



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

à Monsieur X. Raymond
offert par l'auteur
Ch. de Perceval

3

GUIDE DU VOYAGEUR
SUR LE
CANAL DU MIDI,
SES EMBRANCHEMENTS, &c.



Paris, Libr. Aug. Bry, 162, r. de Bue.

Pierre-Paul Riquet, B^{on} de Bonrepos,
Auteur du Canal du Midi.

Né à Béziers l'an 1604. mort le 1^{er} Octobre 1680.

GUIDE DU VOYAGEUR
SUR LE
CANAL DU MIDI
ET SES EMBRANCHEMENTS,
SUR
LES CANAUX DES ÉTANGS ET DE BEUCAIRE,
ET SUR LE CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

SECONDE ÉDITION,

REVUE, CORRIGÉE ET CONSIDÉRABLEMENT AUGMENTÉE,

Avec un portrait de Riquet, deux cartes et une esquisse prise du monument de Naurouse.

..... *Mutato flumina cursu*
Jussa novas intrare vias.

Le P. VANIÈRE.



TOULOUSE,
IMPRIMERIE DE JEAN-MATTHIEU DOULADOURE,
RUE SAINT-ROME, 41.
—
1855.

Avant-Propos.



3

Le voyageur qui parcourt le Midi de la France ne peut qu'être vivement frappé de l'état florissant de ces vastes et belles contrées, et celui qui s'attache à rechercher les causes de ce dont il est témoin, portera sans doute son attention sur celles qui ont donné l'essor à cette prospérité. Il comprendra bientôt qu'elle est due principalement à la création d'un grand moyen de communication ouvert à tous les produits de ces provinces qui, avant le règne de Louis XIV, étaient privées des débouchés nécessaires. C'est à dater de l'époque où

les conceptions de Riquet, secondées par Colbert, se réalisèrent sous les auspices du grand Roi, que l'industrie de l'habitant et le travail de l'agriculteur, puissamment excités par les facilités nombreuses qui leur étaient assurées, acquirent rapidement cette extension qui se fait remarquer aujourd'hui. Ajoutant à tout ce que la douceur du climat et la fécondité du sol répandaient déjà de bienfaits sur cette portion favorisée de la France, elle a justifié les espérances que l'on croyait pouvoir fonder sur la nouvelle route ouverte au commerce intérieur, et que l'on se flatta dès lors d'étendre à celui des deux Mers. La tournée du Canal de Languedoc devient donc un objet essentiel d'observation pour le voyageur qui désire compléter les connaissances qu'il aura déjà pu réunir en traversant le pays et s'arrêtant dans les villes principales, et c'est pour faciliter ses recherches autant que pour diriger utilement

son itinéraire, que l'on a rédigé ce manuel, dans lequel on a cherché à coordonner les notions les plus essentielles pour celui qui aurait l'intention de suivre le Canal dans toute son étendue.

En s'attachant spécialement à ce qui avait cet objet en vue, on n'a pas cru devoir négliger d'appeler l'attention sur ce que les villes qui se trouvent sur cette ligne de navigation peuvent offrir de plus intéressant. On a pensé que c'était un moyen de distraire le lecteur de tout ce qu'il pourra trouver d'un peu aride dans les détails et explications qu'il a paru nécessaire de donner, et l'on a même cru pouvoir, comme le titre l'indique, conduire de la même manière le voyageur, d'un côté jusques au Rhône, par les canaux qui prolongent vers Marseille le grand et bel ensemble du Canal principal, et de l'autre par le Canal latéral à la Garonne, aujourd'hui jusqu'à Agen seulement; mais en attendant

son achèvement jusqu'à Castets, vers Bordeaux.

La ligne de grande navigation sur laquelle nous nous proposons de servir de guide, se composera donc :

Du Canal du Midi et de ses embranchements ;

Des Canaux des Etangs et de Beaucaire, et de leurs embranchements ;

Enfin, de la portion du Canal latéral à la Garonne et de son embranchement vers Montauban, ouverts depuis le 7 janvier 1850, présentant ensemble un développement de 521 kilomètres environ, auquel s'ajouteront encore, incessamment, les 82 kilomètres, formant le complément du Canal latéral jusqu'à Castets, ce qui porte la longueur totale à 603 kilomètres de grande navigation.

GUIDE DU VOYAGEUR
SUR LE
CANAL DU MIDI
ET SES EMBRANCHEMENTS,
SUR
LES CANAUX DES ÉTANGS ET DE BEUCAIRE,
ET SUR LE CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

INTRODUCTION.

On sait que, dès les temps les plus anciens, l'attention s'était portée sur les avantages reconnus que l'on aurait à retirer d'une communication intérieure établie entre l'Océan et la Méditerranée, et qu'après la conquête des Gaules par les Romains sous l'empire d'Auguste, on s'était déjà occupé des moyens de la créer.

Sous le règne de François I^{er}, en 1539, un plan fut dressé pour la construction d'un Canal qui devait réunir l'Aude à la Garonne.

Ce projet fut repris sous le Roi Charles IX.

Henri IV, après avoir pacifié la France, chargea

le Cardinal de Joyeuse de faire examiner sur les lieux la possibilité de cette entreprise.

A mesure que l'industrie prenait en France un vol plus élevé, que l'esprit commercial s'y développait et que les vrais principes d'économie politique s'y répandaient, le besoin d'une plus grande liberté de circulation se faisait sentir, et les villes de Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux sollicitaient avec plus d'instance un moyen de transport qui pût répondre à l'activité de leurs relations. Des provinces riches, populeuses et productrices demandaient un débouché plus facile. Une vive sollicitude accueillait ces réclamations; mais tous les plans qui se succédaient semblaient frappés de stérilité, et depuis des siècles cette grande question n'avait fait aucun progrès.

En 1614, 1617, 1633, 1636 et 1650, on s'en occupa encore, tant on présentait alors les immenses avantages qui devaient résulter de la solution de ce grand problème, la jonction des deux mers par une navigation intérieure; mais tous ces projets échouèrent devant l'impossibilité apparente de franchir le plateau élevé qui séparait le versant des deux fleuves, dont le point culminant était déjà indiqué à la place où se trouvent aujourd'hui les pierres de Naurouse. Riquet aperçut le premier le moyen qui devait résoudre cette grande difficulté; à lui seul devait appartenir la gloire de concevoir et d'exécuter le vaste plan si longtemps appelé par les vœux de toute la France.

Il se présenta à son pays avec le fruit de ses lon-

gues études et de ses profondes méditations ; il apparut avec cette noble confiance qu'inspirent un travail consciencieux et une ardeur toute patriotique. Tout entier à la gloire de la France et à la prospérité des contrées qui l'avaient vu naître, et entraîné par sa conviction, il marcha au succès sans le mettre un instant en doute. Cependant cet homme, étranger aux sciences qui forment un ingénieur habile, n'avait pour lui que l'enthousiasme né d'une grande idée, le sens droit qui en découvre toute la portée, une âme forte qu'aucun obstacle ne pouvait décourager, et un dévouement sans bornes aux intérêts de son pays.

Habitant une terre aux environs de la Montagne Noire, c'était sur ces pierres de Naurouse, dont nous avons parlé, qu'il venait méditer le grand projet auquel se rattachaient toutes ses pensées, et qu'il étudiait les moyens de surmonter les obstacles qui semblaient devoir s'opposer à jamais à la réunion des cours d'eau se dirigeant vers les deux mers.

Il fut longtemps à ne retirer de ses longues rêveries et de ses courses infructueuses que la désolante persuasion de l'inutilité de ses recherches ; lorsqu'un jour enfin, se trouvant à peu de distance de ces rochers, près d'une source nommée dans le pays *la Fontaine de la Grave*, il vit avec surprise les eaux qui en jaillissaient se séparer d'elles-mêmes et couler en deux sens opposés.

Ce phénomène si simple en lui-même, fut cependant pour Riquet un trait de lumière ; il sembla lui révéler tout l'avenir et lui livrer le secret qui lui avait été dérobé si longtemps.

Il entrevit dès lors , que si l'on parvenait à réunir et à amener sur ce point une quantité d'eau suffisante pour alimenter un canal à deux versants , on pourrait ensuite , par le moyen d'écluses , descendre des deux côtés opposés , vers les deux mers , et que la question de la jonction se trouverait résolue.

Ranimé par cette découverte , Riquet courut aussitôt chercher dans les profondeurs de la Montagne Noire les sources qui devaient réaliser toutes ses espérances. Infatigable dans la poursuite du projet auquel il avait attaché tout l'intérêt de sa vie , aucun filet d'eau ne fut négligé dans ses recherches. S'emparant des plus faibles ruisseaux , il conçut la pensée d'en changer le cours , de les réunir dans un même lit , et de leur tracer , sur le flanc des montagnes , une route de près de vingt lieues pour les conduire aux pierres de Naurouse , près la fontaine de la Grave.

Riquet ne fut aidé dans cette pénible étude que par deux simples ouvriers de Revel , et cependant il ne commit aucune erreur. Possesseur de moyens qui ne lui laissaient plus aucun doute sur la possibilité d'établir la jonction entre les deux mers , la solution du problème qui avait été à la fois l'occupation constante et le tourment de sa vie , lui apparut comme une vérité démontrée.

C'est dans l'*Histoire du Canal de Languedoc* , publiée par les descendants de Riquet , en 1805 , en réponse à l'ouvrage du Général Andréossy , et composée consciencieusement sur les pièces originales conservées , soit dans les bibliothèques royales , soit aux archives du Canal , que l'on trouve le détail des travaux ,

recherches et méditations qui occupèrent Riquet pendant tant d'années, jusqu'à ce qu'ayant mûri son plan, il ait cru pouvoir le soumettre à Colbert avec la confiance du succès. Dans la joie que lui inspirait sa découverte, il lui adressa une première lettre aussi simple qu'expressive, datée du 26 novembre 1662, dans laquelle il lui exposait avec toute la chaleur de la conviction la marche de ses idées, ses doutes, la manière dont il les avait dissipés, et enfin la certitude d'un résultat qu'il regardait désormais comme assuré.

Il ne connaissait de Colbert que son ardeur pour tout ce qui pouvait contribuer à la prospérité ou à la gloire de la France, et il n'en était pas connu; il n'hésita pas cependant à lui demander une confiance qu'il croyait mériter, et à se proposer pour entreprendre cet immense travail, en offrant pour garantie l'entière disposition de tout ce qu'il possédait.

Riquet avait bien jugé Colbert. Le génie du Ministre, véritable homme d'état, saisit du premier coup d'œil tout ce que ce projet renfermait d'avenir pour la prospérité de la France. Louis XIV, auquel il fut soumis, et qui, dans les choses utiles, était toujours disposé à préférer celles qui portaient un caractère de grandeur, entra dans les vues de son ministre, comprit et voulut encourager un plan qui devait concourir à l'illustration de son règne, et dès le 18 janvier 1663, un arrêt du Conseil ordonna que l'examen en serait fait sur les lieux par des commissaires nommés par le Roi, et qui devaient être réunis à ceux qui seraient désignés par les États de la province de Languedoc.

Ce ne fut cependant qu'un an après, que cette Commission put se former et commencer ses opérations. Riquet passa cette année dans la Montagne Noire, toujours occupé à vérifier les cours d'eau sur lesquels toutes ses espérances étaient fondées.

Le 11 avril 1664, il avait arrêté le tracé de la rigole qui devait conduire les eaux depuis Durfort dans la Montagne, jusques à Naurouse. La Commission commença son examen à Toulouse, le 7 novembre 1664, et le termina à Béziers, le 17 janvier 1665. Dans leur rapport, les commissaires se prononcèrent affirmativement en faveur de la création du Canal.

Pendant ce temps, Riquet continuait d'étudier avec la même ardeur la grande question de la réunion et de la conduite des eaux au point de partage. Il entretenait sur cet important objet une correspondance suivie avec Colbert, et lui demandait d'être autorisé à faire à ses frais une rigole d'essai. Cette autorisation lui fut donnée par lettres patentes du 27 mai 1665, et le 9 novembre de la même année, les Commissaires réunis se présentèrent au point de partage, et virent avec surprise les eaux y arriver en grande abondance. Sur le compte qu'ils en rendirent, le Roi nomma le chevalier de Clerville pour faire le devis du Canal.

L'achèvement de la rigole d'essai dans les premiers jours d'octobre 1664, établit le triomphe des idées de Riquet, en démontrant la possibilité de réunir à Naurouse les eaux de la Montagne Noire, de manière à pouvoir les distribuer ensuite à volonté, et

cette circonstance, décisive pour l'exécution du plan conçu, fut célébrée par des hommages poétiques qui durent flatter l'amour-propre de Riquet, mais bien moins assurément que les lettres de Colbert à ce sujet (1), par lesquelles il le félicitait, au nom du Roi, dans les termes les plus honorables et les plus encourageants, et qui demeurent l'un des plus précieux monuments de sa gloire véritablement pure et toute nationale.

Les secours demandés aux États de Languedoc, qui furent accordés avec libéralité lorsque l'entreprise eut pris un caractère bien décidé, ayant d'abord été refusés, Riquet se chargea seul, à ses risques et périls, du commencement de l'exécution. Les devis de M. de Clerville (2) qui furent faits d'abord pour la portion qui devait s'étendre entre Toulouse et Trèbes, étaient portés à 3,630,000 livres, et le Roi ayant agréé les propositions de Riquet, lui concéda, par un édit de création du mois d'octobre 1666, certains droits et redevances pour l'aider à accomplir cette jonction des deux Mers, qu'on y désignait (3) comme un *ouvrage capable de perpétuer aux siècles à venir la mémoire de son auteur*. Des lettres patentes, rendues sur un arrêt du Conseil (4), mirent le dernier sceau aux conditions consenties par Riquet,

(1) Voir l'Histoire du Canal de Languedoc, chapitre 1^{er}.

(2) Histoire du Canal, chapitre II.

(3) Voir l'édit, même ouvrage, page 355.

(4) Page 371.

en érigeant le Canal en fief, à charge de l'entretien perpétuel d'icelui par Riquet et ses descendants. Plusieurs milliers de travailleurs furent aussitôt employés aux premiers ouvrages, et les premières pierres furent posées en avril 1667, avec la plus grande solennité, au bassin de Saint-Ferriol et à l'écluse d'entrée dans la Garonne. On plaça dans les fondations des médailles qui représentaient d'un côté le Roi avec cette légende (1) :

UNDARUM TERRÆQUE POTENS ATQUE ARBITER ORBIS.

et de l'autre, la ville de Toulouse avec un Canal qui se décharge dans la rivière, et les mots :

EXPECTATA DIU POPULIS COMMERCIA PANDIT.

et au dessus :

TOLOSA UTRIVSQUE MARIS EMPORIUM.

Bientôt après on reprit le projet de la seconde partie du Canal jusques à Cette, dont M. de Clerville fit encore le devis, et dont Riquet se rendit adjudicataire, le 23 janvier 1669, pour une somme de 5 millions 832 mille livres.

Douze mille ouvriers divisés en brigades furent employés à la fois, et, ce qui est bien digne de remarque, c'est que ces travaux, entrepris sur trois points différents, se trouvèrent si bien combinés que leur réunion ne nécessita pas le moindre changement dans la direction générale.

(1) Histoire du Canal de Languedoc, page 65.

On trouve dans l'Histoire du Canal (1), le détail des changements successifs que Riquet apporta au premier devis; des visites du Canal par MM. de la Feuille, de Seignelay et de Bezons; de la première navigation qui eut lieu, en 1672, sur la portion terminée entre Toulouse et Trèbes; des difficultés qu'il rencontra dans l'exécution de la seconde partie, comme dans l'achèvement du port de Cette; enfin l'évaluation des sommes affectées à l'ensemble de l'entreprise, s'élevant à plus de 16 millions (2), qui en représenteraient aujourd'hui 33. Riquet en avait fourni à peu près le tiers (3), sur sa fortune particulière qui se trouva ainsi grevée de dettes que ses enfants ne purent achever d'acquitter qu'en 1724 (4), après avoir été forcés d'aliéner, sous clause de rachat, sept douzièmes de la propriété du Canal.

La grande entreprise touchait à son terme, et Riquet entrevoyait l'instant où la navigation allait être établie d'un bout à l'autre du Canal; mais il ne lui fut pas accordé de jouir d'un si beau succès. Épuisé par l'excès des fatigues; succombant sous le poids d'un travail qui souvent se trouva au-dessus de ses forces; découragé par la malveillance qui s'acharnait à contrarier ses meilleures intentions; n'ayant pour appui que son courage et l'amitié sincère que lui avait vouée Colbert, ce puissant génie

(1) Chapitre III.

(2) Pages 143 et 146.

(3) Page 160.

(4) Pages 148 et 149.

s'éteignit le 1^{er} octobre 1680, six mois avant l'époque où l'ouverture solennelle de la navigation allait annoncer à la France et à l'Europe, l'accomplissement de sa promesse, et l'heureux résultat de ses généreux efforts. Il n'eut pas le bonheur d'entendre les expressions de reconnaissance qui s'élevaient de toutes parts et qui eussent été cependant pour lui la plus belle des récompenses, et celle qu'il avait le plus ambitionnée.

On a peine à croire qu'un ouvrage aussi immense, dirigé par un seul homme, ait pu être terminé en 14 ans; car ayant été commencé en 1667, il fut livré à la navigation en 1681. Et cependant, tout ce que Riquet a créé, sert encore aujourd'hui de modèle à tout ce que l'on veut créer dans ce genre. Il se montre aussi étonnant dans la perfection des détails, que dans les grandes combinaisons, et l'on se demande ce que l'on doit le plus admirer de l'exactitude de ses calculs, de la profondeur de ses vues, ou de la hardiesse de ses conceptions; réunion extraordinaire de facultés bien rares, qui tend à classer Riquet parmi les hommes exceptionnels.

Ce fut six mois après sa mort, que MM. d'Aguesseau, de la Feuille, et le P. Mourgues, Commissaires du Roi, partis de Béziers le 2 mai 1681, visitèrent le Canal à sec jusqu'à son embouchure dans la Garonne, puis, après qu'il eut été rempli, s'y embarquant le 15 du même mois, ouvrirent enfin la navigation et revinrent de Toulouse à Béziers, conduisant avec eux 23 barques chargées de marchandises pour la foire de Beaucaire. Les mémoires du

temps nous apprennent que partout, sur la route, l'affluence fut prodigieuse pour jouir d'un spectacle si nouveau; on ne se lassait pas, en effet (1), d'admirer celui qu'offrait une flotte naviguant dans des lieux où l'on avait peine à trouver de l'eau pour les usages habituels de la vie. Le brillant convoi poursuivait sa marche vraiment triomphale au milieu des acclamations et des bénédictions des peuples, qui exprimaient leur joie et leur reconnaissance. On éprouvait déjà l'ivresse du bienfait signalé, dont allaient s'emparer le commerce, l'agriculture et l'industrie; on pressentait la prospérité qui devait en résulter pour la province. En voyant un succès aussi complet, l'envie, jusqu'alors incrédule et décourageante, se tut honteuse et désespérée. Les louanges retentirent de toutes parts; des médailles furent frappées pour éterniser la mémoire de cet événement si heureux pour le Languedoc, et les poètes le célébrèrent à l'envi en diverses langues (2).

L'exécution parfaite d'un si grand système mit en rapport des terres incultes, décupla la valeur de celles qui étaient déjà cultivées, porta vers les deux mers les richesses de l'intérieur, appela des points les plus éloignés des produits jusqu'alors inconnus, et les offrit aux nouveaux besoins que de nouvelles relations créées faisaient naître de toutes parts.

Tels furent les incalculables avantages que Riquet assura à la France par l'immortel monument qu'il

(1) Voir l'Histoire du Canal du Midi, par le général Andréossy.

(2) Voir la note A, à la fin.

éleva à sa gloire et à sa prospérité. Vauban, dans sa tournée, en exprimant toute son admiration pour l'œuvre de Riquet, s'étonnait que la reconnaissance de ses concitoyens n'eût pas encore érigé une statue à celui qui avait ouvert à son pays une source inépuisable de richesses. La ville de Toulouse a déjà pris une honorable résolution pour réparer ce long oubli, et vient de placer sur les bords du Canal, à l'extrémité d'une superbe allée, l'image de cet homme également habile et courageux. La ville de Béziers, qui a vu naître Riquet, avait devancé ce noble exemple, en élevant sur l'une de ses places principales, la statue de celui que ses habitants sont justement fiers de compter au nombre de leurs concitoyens, et ce bel ouvrage du sculpteur David a été inauguré avec grande solennité, le 20 octobre 1838 (1).

De leur côté, les descendants de Riquet s'étaient empressés de rendre à sa mémoire l'hommage qu'ils lui devaient, en érigeant, sur les pierres de Naurouse, un monument destiné à rappeler les titres qu'il a acquis à l'estime de ses concitoyens, et aux hommages de la postérité (2).

En conduisant le voyageur sur les bords du Canal, il entre dans notre plan de lui indiquer, autant que possible, tout ce qui peut contribuer à lui faire connaître et apprécier le mérite de son ensemble, et l'intérêt spécial qui s'attache à ses différentes parties.

(1) Voir note B, à la fin du volume.

(2) Voir note C.

Nous tâcherons de lui signaler en même temps les objets les plus remarquables qui pourront se rencontrer sur sa route, et qui, sans trop le détourner de l'objet principal, nous paraîtront dignes de son attention. C'est ainsi que nous le conduirons de Toulouse à Cette, où se termine le Canal du Midi; mais nous pousserons même plus loin notre itinéraire, et nous le continuerons, d'un côté, jusques à Beaucaire, par les canaux des Étangs et de Beaucaire; de l'autre, jusques à Agen par le canal latéral à la Garonne. Ces canaux sont à la vérité étrangers à l'histoire et à l'administration du Canal du Midi, mais ils ne le sont pas à l'ensemble du plan que Riquet avait primitivement conçu; ils faisaient partie du grand projet qui absorbait toutes ses pensées, et qui en quelque sorte était sa vie tout entière. Dans les premières idées de Riquet sur le grand système de navigation intérieure, on trouve le projet du Canal latéral à la Garonne, ainsi que celui des Canaux des Étangs et de Beaucaire. Cès deux derniers, entrepris par les États de Languedoc, et terminés depuis, se lient aujourd'hui comme la portion du premier qui vient de se terminer, par les mêmes intérêts et la même utilité, au Canal du Midi; ils font partie de cette longue ligne de navigation qui fut le rêve continu de toute la vie de Riquet, mais qu'il n'eut pas le temps de porter à sa perfection.

Ce vaste système se trouve dans ce moment bien près de recevoir son entier développement: la navigation accélérée porte aujourd'hui régulièrement, d'Agen à Beaucaire et de Beaucaire à Agen, les

richesses de Lyon , de Marseille et de Bordeaux. La navigation ordinaire transporte, sur la même ligne, les marchandises de grand volume qui n'exigent pas la même célérité, et de Toulouse à Bordeaux, l'une et l'autre se continuent sur le Canal latéral, qui réalisera bientôt entièrement la grande pensée de Riquet.

Nous pensons devoir borner à ce que nous venons de dire le résumé de ce que nous avons jugé essentiel de faire connaître à nos lecteurs, pour justifier, si cela était nécessaire, et plutôt même pour leur faire partager le sentiment d'admiration dont nous sommes pénétrés pour l'auteur du Canal. Ce sentiment, pour être digne de lui, avait besoin de recevoir la sanction du temps; mais le jugement qu'il attendait est déjà porté, et la postérité a commencé pour Riquet. Déjà plusieurs générations se sont succédé, et toutes l'ont proclamé le bienfaiteur des contrées que parcourt le Canal. Cette expression de la reconnaissance générale devait être pour lui la plus précieuse des récompenses, et le placera, nous n'en doutons pas, au nombre de ces hommes rares qui laissent après eux le plus beau des souvenirs, celui du bien qu'ils ont fait, et dont chaque jour proclame, de plus en plus, les heureux développements.

CHAPITRE PREMIER.

DE LA CONSTITUTION PRIMITIVE DE LA PROPRIÉTÉ DU
CANAL DU MIDI , ET DES MODIFICATIONS QU'ELLE A
SUBIES DEPUIS LA RÉVOLUTION DE 1789.

La possession paisible de la gloire attachée au titre d'inventeur du Canal , s'est perpétuée en faveur de Riquet , 120 ans après sa mort , sans avoir été interrompue. Aucun des auteurs contemporains n'avait eu l'idée de la lui contester. Tous nomment Riquet et ne nomment que lui ; cependant il n'avait manqué ni d'ennemis , ni d'envieux ; mais l'évidence des faits , le suffrage de Colbert et l'approbation de Louis XIV , imposaient silence à ceux qui auraient été tentés de devenir ses détracteurs. Le Général Andréossy est le premier qui ait eu , en 1805 , le tort de prétendre revendiquer pour son aïeul l'honneur *exclusif* d'une entreprise à laquelle celui-ci avait , il est vrai de le dire , loyalement et utilement concouru comme ingénieur employé par Riquet. *L'histoire du Canal du Midi* , qui renferme , du reste , des données curieuses , des plans exacts et des renseignements précieux sur tout ce qui se rapporte à la partie d'art , a été réfutée avec un plein

succès (1), quant à l'objet personnel que l'auteur se proposait en le publiant, par le simple exposé de preuves puisées dans les pièces officielles du temps, et les nouveaux honneurs que la ville de Toulouse vient de décerner à la mémoire de Riquet, en lui érigeant une statue, confirment encore un jugement désormais au-dessus de toute attaque.

Lorsque le Conseil de Louis XIV, voulant assurer à la fois la construction du Canal et son entretien perpétuel, eut préféré au système d'une régie publique, celui d'une propriété particulière, une loi de l'État (2) transféra à Riquet tous les droits du Roi sur les terrains acquis par lui, et régla le péage (3), qui devait subvenir aux réparations, et sur lequel devaient principalement se réaliser ses bénéfices. Cet entretien, placé sous la double inspection du Gouvernement et des États de Languedoc, devint la condition de la propriété. La direction des travaux et la perception des revenus furent partagées, comme elles le sont encore aujourd'hui, en sept divisions, les

(1) Napoléon, qui savait apprécier le rare mérite de Riquet, tout en maintenant les arrêts rigoureux pesant alors sur ses descendants, le reconnut, et ne dissimula pas son opinion à cet égard au général Andréossi lui-même.

(2) En 1666; enregistrée au Parlement de Toulouse en 1667.

(3) En 1684, de 6 deniers par quintal et par lieue ou distance de $\frac{1}{49}$ de la longueur totale du Canal. Aujourd'hui ce droit est réduit à 3 centimes $\frac{7}{8}$, et supportera une nouvelle réduction de $\frac{1}{8}$ lors de l'achèvement du Canal latéral jusqu'à Castets.

chefs d'administration résidant à Toulouse. L'organisation de ce système de régie avait été imaginée par Riquet, pour la meilleure conservation du Canal, afin que par un ressort toujours agissant, celui de l'intérêt personnel, le bien général pût s'opérer en même temps que les abus devenaient presque impossibles et les améliorations nécessaires et infaillibles. Cette belle expérience en économie politique a été le résultat d'une administration dont il avait tracé les règles à ses enfants, et dont il fit une loi à ses descendants (1), se survivant, pour ainsi dire, ainsi à lui-même. Les témoignages d'une province entière attestent que ses intentions ont été fidèlement remplies. Il est tout simple, disait, en 1796, M. Guyton de Morveau, rapporteur d'une commission nommée dans le Conseil des Cinq-cents, « que les habitants » du Languedoc, animés d'une juste reconnaissance » pour la mémoire de celui qui leur a procuré le

(1) La branche aînée de ces descendants, représentée par la famille de Caraman, possédait la majeure partie de la propriété du Canal (21 portions $\frac{2}{3}$ sur 28). Le chef de cette branche, qui jouissait par l'effet d'une substitution perpétuelle de la moitié des revenus, en dirigeait, d'un accord unanime, toute l'administration. C'est à la faveur de cette disposition, que le Comte de Caraman, Lieutenant général et grand'Croix de l'ordre de Saint-Louis, mort en 1807, avait porté cette administration au plus haut degré de perfection. Rien ne le prouve mieux que l'espèce d'égaré religieux qui l'a pour ainsi dire protégé pendant les divers changements auxquels elle a été soumise dans les phases de la révolution. On n'a jamais trouvé à remplacer ce système par un autre qui fût plus avantageux, plus productif et plus sûr.

» grand avantage de cette navigation, et témoins des
» heureux résultats de l'administration paternelle
» que ses descendants y avaient établie, en aient dé-
» siré la conservation. »

Il est à remarquer qu'à peine la navigation du Canal avait-elle été ouverte, que les marais, les bois et les autres terrains vacants qui couvraient une partie du Languedoc, furent remplacés par les cultures les plus productives qui enrichirent cette province, et portèrent l'abondance dans les contrées voisines. On calculait en effet (1), en 1797, comme le dit M. Dupont de Nemours au Conseil des Anciens, que « le Canal de Languedoc voiturait par année un » commerce de 50 millions; qu'il en résultait par » année 5 millions de bénéfice pour les négociants; » que les propriétaires des terres dont le Canal » fait écouler les productions, obtenaient une aug- » mentation de 20 millions de revenu, toutes dé- » penses de culture payées, et que l'Etat percevait » sur ces 20 millions, par les impositions, environ 5 millions dans un an, ou 500 millions dans un » siècle; » tandis que la famille de Riquet ayant dépensé plus de 6 millions pour la construction du Canal, avait, après un siècle de possession, en vertu du contrat solennel passé avec Louis XIV, à peine augmenté d'un tiers la masse de sa fortune, proportion bien faible assurément, si l'on considère qu'il n'est aucune acquisition territoriale qui n'ait,

(1) Histoire du Canal de Languedoc, p. 162 et 163.

en un pareil espace de temps, acquis une valeur triple de son prix originaire.

Il serait difficile, dit encore M. de Barante, ancien Préfet de l'Aude, dans un mémoire officiel sur ce département, « de désirer une régie plus parfaite que » celle du Canal du Midi depuis le milieu du dernier » siècle, jusqu'à l'année 1792. Elle réunissait à l'at- » tention vigilante d'un propriétaire, les vues libé- » rales d'un véritable ami de son pays; et les soins » du présent s'alliaient toujours à l'intérêt de l'ave- » nir. C'est une justice qui est due à celui des des- » cendants de Riquet, qui, le dernier (1), a joui des » effets de la concession faite à son aïeul. J'aime à » répéter ici les témoignages unanimes des habitants » de ce département, et surtout des hommes qui ont » eu, ou qui ont encore à présent quelques rapports » avec l'Administration du Canal. »

Les instructions données par le Comte de Caraman, et rappelées dans *l'Histoire des canaux navigables*, établissent clairement les principes d'après lesquels les propriétaires du Canal s'attachaient à perpétuer les emplois de leur administration dans les familles des premiers employés, les regardant comme associés à une entreprise au succès de laquelle ils prêtaient à leur tour le zèle d'un intérêt permanent et héréditaire. La compagnie actuelle des actionnaires

(1) Le Comte de Caraman, lieutenant général, privé par la Révolution d'une fortune si légitimement acquise, mort à Paris en 1807 dans une noble pauvreté et l'objet du respect général.

du Canal du Midi a rendu hommage à l'excellence de ces principes conservateurs, en les maintenant comme base de ses règlements.

Le Canal de Languedoc ayant été concédé à Riquet, conformément aux conditions portées dans l'édit de sa création, il fut donc administré par ses descendants depuis l'ouverture de sa navigation (1681) jusques à la spoliation de 1792, d'après cet excellent système de régie dont Riquet avait été lui-même l'auteur, qu'il leur légua comme la meilleure garantie de la conservation de son œuvre, et qu'ils ont fidèlement maintenu.

Le Roi et les États de Languedoc exerçaient une surveillance sur ce Canal par l'entremise de commissaires spéciaux, qui tous les ans vérifiaient, dans l'intérêt public, le bon entretien de ses ouvrages.

L'édit de création du Canal, qui l'avait érigé en fief, avait établi un siège de justice, composé de plusieurs Officiers, chargés de juger en première instance tous les différends qui pouvaient naître, soit pour les délits, soit pour dégradations commises aux ouvrages du Canal, soit à raison de la navigation et de la perception des droits. Ces Officiers faisaient les règlements de police; les appels de leurs décisions étaient portés directement au Parlement de Toulouse ou à la Cour des Aides de Montpellier.

Les canaux de Saint-Pierre et de Narbonne étant la propriété des États de Languedoc, leur administration était dirigée par eux, sur des bases semblables à celles du Canal de Languedoc.

La Révolution, en abolissant le fief, supprima le siège de justice, dont les attributions furent remises aux Autorités administratives et judiciaires qu'elle créa dans les localités traversées par ce Canal.

D'autre part, la portion de la propriété du Canal appartenant à la branche aînée des descendants de Riquet, fut séquestrée par suite des lois de l'émigration. La branche cadette conserva la sienne.

Le Gouvernement prit alors l'administration du Canal, et y joignit celle des deux embranchements, dont la propriété lui était échue par la suppression des États. Cette administration fut confiée successivement à divers ministères.

Le décret du 21 mars 1808 et la loi du 23 décembre 1809, ayant ordonné que les canaux appartenant à l'État seraient vendus, pour le produit être employé à la construction d'autres canaux, la portion du Canal du Midi possédée par le Gouvernement fut vendue à la Caisse d'amortissement; elle fut ensuite divisée en 1000 actions, dont quelques-unes aussi furent vendues. L'Empereur acquit de cette caisse les autres actions, qu'il fit passer dans son domaine extraordinaire, et qu'il distribua, à titre de majorats et de pensions, à sa famille, à l'armée, à la Légion d'honneur et aux personnes dont il voulut récompenser les services.

Par un décret du 10 mars 1810, les actionnaires furent réunis en une société en commandite, sous le nom de *Compagnie du Canal du Midi*. Une assemblée, composée des trente plus forts actionnaires, présidée par le grand Chancelier de la Légion d'hon-

neur, fut chargée de représenter l'universalité des actionnaires, et l'administration du Canal fut confiée à un Administrateur général dont l'Empereur se réserva la nomination. La surveillance de l'entretien du Canal dans l'intérêt public fut d'ailleurs conservée à la Direction générale des Ponts et Chaussées, pour être exercée chaque année par un Inspecteur divisionnaire.

La loi du 5 décembre 1814, sur la restitution des biens des émigrés non vendus, rendit à la branche ainée des descendants de Riquet son ancienne propriété sur le Canal, l'appelant à entrer en jouissance, dès ce moment, des actions qui étaient restées libres, et à réunir successivement celles qui pourraient le devenir, en faisant retour à l'État. Mais en même temps, cette loi maintint les donataires dans les actions dont ils avaient été investis. Les membres de cette branche ainée entrèrent ainsi au nombre des actionnaires de la Compagnie (1). L'Intendant du Domaine extraordinaire continua néanmoins d'exercer une surveillance sur l'administration

(1) Les 1000 actions formées par l'Empereur de la portion du Canal principal séquestré, comprenaient aussi les embranchements de Saint-Pierre et de Narbonne, dont les produits ont été longtemps inférieurs aux dépenses. L'entretien de ces embranchements était donc une charge qui grevait ces 1000 actions, et dont les descendants de la branche ainée avaient accepté une part, lors de leur remise en possession, jusqu'à l'époque du grand procès, jugé en 1843, et qui a rendu au domaine de l'État ce droit partiel de propriété qui leur avait été attribué en 1814.

du Canal, et le Roi nomma à la place d'Administrateur général, devenue vacante.

Enfin, une ordonnance royale du 25 avril 1823 admit dans la Compagnie les membres de la branche cadette, divisa leur portion de la propriété du Canal (6 portions $\frac{1}{3}$ sur 28), dont ils n'avaient cessé de jouir pendant l'administration du Gouvernement, en 292 actions, qui, ajoutées aux 1000 déjà formées, composent un nombre total de 1292 actions représentant aujourd'hui toute la propriété. Cette ordonnance maintint l'assemblée des trente plus forts actionnaires, en prescrivant qu'elle serait composée par moitié de donataires et d'anciens propriétaires; elle lui accorda tous les droits qui avaient été réservés à l'Intendant du Domaine extraordinaire pour l'administration du Canal, y compris la nomination à la place d'Administrateur.

C'est sur ces bases que repose maintenant l'administration du Canal du Midi. Tous les ans l'assemblée des trente plus forts actionnaires se réunit pour prononcer sur les principales affaires concernant la comptabilité des recettes et dépenses, l'autorisation des travaux à exécuter, les mouvements du personnel, etc.

Dans l'intervalle d'une assemblée à l'autre, les affaires du Canal sont dirigées par l'Administrateur fixé à Paris, qui correspond avec les agents principaux de l'Administration locale résidant à Toulouse, et leur transmet ses ordres et instructions pour l'exécution des décisions de l'assemblée.

Quatre Censeurs, nommés par l'assemblée pour deux ans, surveillent les opérations administratives dans l'intervalle d'une réunion de l'assemblée à l'autre, et forment auprès de l'Administrateur un conseil qui prend des résolutions provisoires lorsque les cas d'urgence l'exigent.

CHAPITRE II.

NOTICE GÉNÉRALE SUR LE CANAL DU MIDI.

Le Canal du Midi, conçu par Riquet dans le but de joindre l'Océan à la Méditerranée, et tel qu'il fut présenté en projet aux commissaires du Roi et des Etats, nommés par l'arrêt du Conseil du 18 janvier 1663, devait partir de la Garonne, au-dessous de Toulouse, remonter par le vallon du Lhers mort jusqu'au col de Naurouse, où viendraient se réunir les eaux de la Montagne Noire, descendre par les vallées du Fresquel et de l'Aude, puis entrer dans la robine de Narbonne, bras de cette dernière rivière qui se jetait dans la Méditerranée au port de la Nouvelle. Les devis de ce Canal furent dressés, sur l'ordre de Colbert, par le chevalier de Clerville, commissaire général des fortifications de France, et, aux termes de l'édit de création, Riquet fut chargé de sa construction, en vertu de deux adjudications à la moins dite et séparées. Deux autres formalités analogues le rendirent adjudicataire du Canal entier, avec les droits attachés à cette propriété, tels que ceux de navigation, transports de marchandises et denrées, à la charge d'en faire les frais, établissements de logements, magasins, moulins et bâtiments en nombre suffisant, chasse, pêche, etc.

Le Canal fut commencé par Riquet en 1667, et fut terminé en 1681. Il partit du point désigné de la

Garonne au-dessous de Toulouse, passa en effet sur le col de Naurouse, où il reçut pour son alimentation les eaux de la Montagne Noire qui furent distribuées à ses deux versants. Mais en vertu des modifications que Riquet était autorisé à introduire, le Canal fut tracé sur la rive gauche de l'Aude, depuis Carcassonne jusques à la montagne d'Enserrane qu'il traversa au Malpas par un souterrain; il fut dirigé par Béziers et Agde vers l'étang de Thau; et après avoir traversé cet étang, aboutit au port de Cette, que Riquet avait été aussi, par la seconde des deux adjudications, chargé de construire sur la Méditerranée. Le Canal reçut dans l'origine le nom de *Canal des deux mers en Languedoc*, ou par abréviation, de *Canal de Languedoc*.

Dans le cours du 18^e siècle, les États de cette province ajoutèrent à ce Canal deux embranchements; l'un est le *Canal dit de Saint-Pierre*, creusé sous les murs de Toulouse, de 1768 à 1776, pour éviter de franchir la *digue du Bazacle*.

L'autre joint le *Canal de Languedoc* avec la ville de Narbonne et le port de la Nouvelle, vers lesquels Riquet avait d'abord dirigé son premier projet, mais dont il s'éloigna ensuite pour lui donner la direction vers Béziers, l'étang de Thau et le port de Cette. Cet embranchement se compose de la *Robine de Narbonne*, qui est, comme nous l'avons dit, un bras de l'Aude éclusé, et du Canal dit de *Narbonne ou de jonction*, ouvert depuis la Robine jusques au Canal de Languedoc, par les États, qui l'entreprirent en 1777, et l'avaient à peine terminé lorsque la révolution de 1789 mit fin à leur existence.

Dans le cours de cette révolution, le nom de *Canal de Languedoc* fut abandonné, et l'on donna au Canal construit par Riquet, réuni à ses deux embranchements, le nom collectif, tantôt de *Canal des deux mers*, et tantôt de *Canal du Midi*. Ce dernier nom a prévalu; et pour distinguer le Canal ouvert par Riquet, de ses deux embranchements, on l'appelle *Canal principal*.

La longueur du Canal principal, depuis la Garonne jusques à l'étang de Thau, est de 240,983 mètres; il se compose de deux versants réunis par un biez de partage.

Le versant occidental, qui descend vers la Garonne, est divisé en 17 biez ou retenues, par 17 corps d'écluse; sa pente est de 65 mètres, distribuée en 26 chutes d'écluse.

Le versant oriental, vers l'étang de Thau, présente 45 retenues séparées par 45 corps d'écluse; sa pente est de 189 mètres, répartie en 73 chutes d'écluse.

Ainsi, le Canal principal renferme 63 retenues ou biez, y compris le biez de partage, et 62 corps d'écluses avec 99 chutes. La hauteur du niveau du biez de partage au-dessus du niveau des deux mers est de 189 mètres.

Le Canal de Saint-Pierre a une longueur totale de 1450 mètres, depuis l'écluse de sa prise d'eau dans la Garonne, jusques à son embouchure dans le Canal principal aux ponts Jumeaux: il est de niveau sur toute sa longueur.

Le Canal de jonction a une longueur de 4871

mètres, depuis sa tête d'entrée dans le Canal principal jusques à son embouchure dans l'Aude ; il est divisé en 8 retenues par 7 corps d'écluses, dont la chute totale est de 22 mètres.

Enfin, la longueur de la Robine est de 31,662 mètres distribuée en 5 retenues séparées par 5 écluses. Sa pente est de 7^m 40^c, et comprend, tant les pentes partielles à fleur d'eau des retenues, que les chutes des écluses. Ainsi, l'embranchement de Narbonne a une longueur de 36,533 mètres, et une pente de 29^m 40^c.

Récapitulant les longueurs ci-dessus, on trouve que le Canal du Midi, embranchements compris, présente une ligne navigable de 278,966 mètres. Les longueurs partielles seront indiquées dans les tableaux placés à la fin de cet ouvrage.

La largeur du Canal principal est variable ; mais en général elle est de 20 mètres à la surface des eaux, et de 10 mètres au plafond. La profondeur de ces eaux la plus ordinaire est de 2 mètres. Le Canal de Saint-Pierre et le Canal de jonction ont les mêmes largeurs et profondeurs que le Canal principal ; mais les largeurs de la Robine ne sont que de 12 à 15 mètres à la surface des eaux, et de 7 à 8 mètres au plafond (1), et sa profondeur varie de 1^m à 1^m 50^c.

Le Canal principal et le Canal de jonction sont

(1) La largeur de cette portion de Canal a dû être réduite de manière à établir le courant nécessaire pour entraîner les dépôts dont les crues de la rivière d'Aude l'eussent encombré, et maintenir le tirant d'eau à la profondeur convenable.

alimentés par les eaux du Sor et celles de la Montagne Noire, dont une partie est conduite, par *la rigole de la montagne*, dans les deux réservoirs de *Lampy* et de *Saint-Ferriol*, contenant ensemble environ 8 millions de mètres cubes d'eau, réunies dans les bassins de *Lampy* et de *Saint-Ferriol* et conduites au biez de partage par les rigoles de la montagne et de la plaine, et par les eaux des rivières du *Fresquel*, de l'*Orviel* et de la *Cesse*, détournées de leurs cours naturels et introduites dans le Canal par des rigoles creusées exprès.

Le Canal de *Saint-Pierre* est alimenté par les eaux de la *Garonne* et par celles qu'il reçoit, à son embouchure, du Canal principal. Enfin la *Robine*, bras éclusé de l'*Aude*, prend directement ses eaux dans cette rivière.

Les barques qui transportent sur le Canal principal et sur ses embranchements les marchandises avec la vitesse ordinaire, sont pontées. Les dimensions qu'elles ne peuvent dépasser, d'après l'article 136 du décret du 12 août 1807, sont de 28 mètres pour la longueur, y compris le gouvernail, et de 5^m 25^c pour la largeur au plus grand renflement. Leur calaison sur le Canal principal et sur les canaux de *Saint-Pierre* et de jonction ne peut excéder 1^m 60^c. Ce tirant d'eau est réduit à 1^m 20^c sur la *Robine* de *Narbonne*; il est même plus faible sur certains points de ce Canal, pendant les pénuries d'eau. Les barques, distinguées au moyen d'un nom ou d'un numéro, portent en outre sur l'arrière le nom du patron qui les conduit. Leur tonnage complet à la calaison de

1^m 60^c, est de 100 à 120 tonneaux métriques, et la vitesse ordinaire de leur marche est de 3 à 4 kilomètres par heure.

Indépendamment des barques pontées, construites exprès pour le Canal, on admet à y naviguer des sapines et autres bateaux de la Garonne et du Rhône, ainsi que les bâtiments des côtes de la Méditerranée.

L'Administration du Canal du Midi a établi en outre, sur ce canal et sur les canaux voisins, des bateaux pontés dits *accélérés*, dont la calaison complète est de 1^m 50^c, le tonnage de 50 à 60 tonnes, et la vitesse de marche de 6 kilomètres à l'heure.

Enfin, à toutes les embarcations destinées au transport des diverses marchandises, l'Administration du Canal a ajouté des bateaux de poste, qui peuvent porter 100 à 120 voyageurs et leurs effets, avec une vitesse de marche de 10 à 11 kilomètres à l'heure. Ces bateaux vont journellement de Toulouse aux Anglons et réciproquement. Les voyageurs traversent l'étang de Thau, pour arriver à Cette, sur des bateaux à vapeur qui remorquent aussi les barques marchandes.

La durée totale du voyage entre Toulouse et Cette est de 32 heures, et la barque de poste correspond, à Cette, avec les chemins de fer qui conduisent à Marseille, ainsi qu'avec les paquebots de la Méditerranée; et à Toulouse, avec les bateaux du Canal latéral à la Garonne et les bateaux à vapeur d'Agen à Bordeaux.

L'intérieur de la barque de poste est divisé en trois classes de places avec prix divers et proportionnés. Les voyageurs peuvent aussi naviguer sur les

embarcations du commerce qui parcourent le Canal ; ils payent alors un droit de 15 centimes par distance, indépendamment de la somme que le patron de l'embarcation exige pour son nolis.

Le Canal principal est divisé, pour la perception des droits de navigation sur les marchandises et sur les voyageurs, en distances ; chacune de 5 kilomètres. Il en contient 48 et une fraction. Le quintal métrique (100 kilogrammes) paye en ce moment 3 centimes et demi par distance, qui seront réduits à 3 centimes, lors de l'achèvement du Canal latéral jusques à Castets. Toute fraction de distance parcourue est payée comme une distance entière. Ce droit est réduit pour plusieurs natures de marchandises, telles que matériaux de toute espèce, charbon de terre, sables, fumiers, etc.

Il n'existe pas sur le Canal du Midi de droit de stationnement perçu à l'égard des marchandises qui séjournent dans les ports et sur d'autres points du Canal. En principe, la marchandise *qui se meut*, doit seule payer le droit de navigation, et dans la proportion des distances qu'elle a parcourues ; d'où il suit que les barques vides sont libres de naviguer sans payer aucun droit, et que toutes ne sont soumises dans ce mouvement qu'aux restrictions qui leur sont imposées, dans certaines circonstances, pour l'ordre de la navigation. Cette liberté, si avantageuse pour le commerce, n'entraîne aucun abus. Les patrons ne perdent pas leur temps et leurs frais à voyager inutilement.

Les revenus du Canal se composent des droits de

navigation perçus sur les marchandises et sur les voyageurs, de la ferme des moulins construits auprès de quelques écluses, de la ferme des francs-bords, de la vente des plantations exploitées, de la pêche sur la voie d'eau, et des produits des terres qui dépendent de la propriété du Canal.

Depuis l'origine du Canal jusqu'en 1824, on a mis tous les ans le Canal à sec, pendant environ 45 jours, pour ses réparations; plus tard, l'essai des chômages triennaux a prouvé qu'ils étaient trop éloignés et plus coûteux, et l'expérience ayant démontré que le meilleur système était de faire des chômages plus courts, tous les deux ans, l'Administration a adopté cet intervalle, plus avantageux à la conservation des ouvrages du Canal, au commerce et aux patrons.

L'Administration locale du Canal du Midi a son siège à Toulouse; elle se divise en *administration d'art*, *administration de perception*, et *administration du contentieux et conservation de la propriété*.

Un Ingénieur en chef, Directeur de la partie d'art et de la navigation est chargé de la rédaction des projets et de la direction de leur exécution, de la maintenance des eaux dans toute l'étendue du Canal et de ses rigoles, et de la surveillance générale de la navigation.

Sept Ingénieurs ordinaires, ou Sous-directeurs, dans les sept divisions du Canal principal, de Toulouse, Naurouse, Castelnaudary, Carcassonne, le Somail, Béziers et Agde, sont chargés, sous les ordres de l'Ingénieur en chef, de suivre et de faire exécuter les travaux comme de surveiller tous les employés au service des travaux et de la navigation dans la division.

Un Conducteur est attaché à chacun de ces Ingénieurs.

Le Sous-directeur et le Conducteur chargés de l'embranchement de Narbonne, sont également placés sous les ordres de l'Ingénieur en chef.

Un Receveur principal à Toulouse réunit les recettes faites par les Receveurs particuliers des sept bureaux, établis à Toulouse, à Castelnaudary, à Carcassonne, au Somail, à Béziers, Agde et Narbonne; il réunit également les comptes des recettes et des dépenses des Receveurs particuliers, dresse les états, et rend le compte général de l'exercice.

Sept Contrôleurs intermédiaires aux ports de la Garonne, de Gardouch, de Bram, de Trèbes, d'Hombs, de Capestang, de Prades et de la Nouvelle, sur le Canal de Narbonne, prennent note de tous les chargements et les déchargements qui se font dans les ports et autres points intermédiaires entre les bureaux.

Un Directeur de la perception, placé auprès du Receveur général, surveille l'exécution des règlements relatifs au contrôle et à la perception des droits de navigation; il vérifie l'ordre de la comptabilité dans tous les bureaux de recette particulière.

Le Conservateur dirige, au nom de la compagnie, les poursuites et diligences de l'Administration, les affaires contentieuses et la répression des délits; il est chargé de la discussion des traités et des baux à ferme concernant les produits autres que ceux de la navigation; il garde le dépôt des archives, dont l'ordre est confié à un Commis archiviste.

L'ordre et la police sont maintenus sur le Canal

par trente-sept Gardes, dont trente-trois sont attachés, sous le titre de *Gardes ambulants*, à la partie d'art; et quatre, sous le titre de *Gardes vérificateurs*, à la partie de perception. Les Gardes ambulants surveillent, sous le rapport de l'art et de la perception, la navigation et le matériel du Canal, et verbalisent contre les délits, les dégradations des ouvrages et les empiétements sur la propriété. Les Gardes vérificateurs assistent les employés de la perception dans la vérification du poids des marchandises. Les Gardes ambulants et les Gardes vérificateurs concourent ensemble à maintenir la police de la navigation dans les ports du Canal.

Les écluses et épanchoirs sont servis par des Éclusiers et des Gardes-épanchoirs attachés à la partie d'art et placés immédiatement sous les ordres des Gardes ambulants. Les Eclusiers secondent les Gardes dans la police de la navigation et la surveillance dirigée contre toute fraude des droits.

Indépendamment des transports ordinaires, on a vu qu'il existe sur le Canal du Midi un service de navigation accélérée. Placé sous la haute surveillance de l'Ingénieur en chef, comme Directeur, il se divise en :

Service de la barque de poste, pour le transport des voyageurs ;

Service des transports accélérés de marchandises ;

Service de bateaux à vapeur sur l'Étang de Thau, affecté aux voyageurs et à la remorque des bateaux ; l'établissement de ces deux derniers services remonte à l'année 1832, époque à laquelle le Duc de Cara-

man, alors Censeur, a pris la part la plus active à leur organisation.

Le service de la barque de poste est confié à un Contrôleur Receveur principal, aidé d'un Contrôleur ambulant et d'un Surnuméraire. Sept Receveurs ambulants, dont six pour le Canal principal et un pour l'embranchement de Narbonne, commandent les bateaux et y font les recettes des droits payés par les voyageurs. Chaque bateau est conduit par quatre patrons sur le Canal principal et par deux sur l'embranchement de Narbonne.

Le service des transports accélérés a pour chef un Directeur Receveur principal, également assisté d'un Contrôleur principal ambulant, d'un chef de comptabilité, et de treize employés au Bureau de Toulouse. Des Sous-directeurs, des Contrôleurs vérificateurs, des Agents et autres employés sont répartis sur la ligne. Le nombre des bateaux accélérés varie suivant la quantité des marchandises à transporter ; chaque bateau est surveillé, et manœuvré, par un conducteur et deux patrons.

Le service des trois bateaux à vapeur sur l'Étang de Thau, *le Colbert*, *le Riquet* et *le Vauban*, est placé sous l'inspection spéciale du Sous-directeur de la division d'Agde, l'équipage se compose d'un Capitaine, de deux maîtres d'équipage, d'un mécanicien, d'un aide-mécanicien, de deux chauffeurs et de huit matelots.

Pour compléter les détails que nous venons de donner sur le personnel des employés du Canal, nous en présentons l'organisation dans les tableaux suivants :

TABLEAU DES EMPLOYÉS

DE L'ADMINISTRATION LOCALE

DU CANAL DU MIDI ET DE SES EMBRANCHEMENTS.

AGENTS SUPÉRIEURS.

Un Ingénieur en chef,
Un Conservateur, Inspecteur des caisses,
Un Receveur principal.

Six employés des Bureaux des Agents supérieurs.

EMPLOYÉS DIVISIONNAIRES.

PARTIE D'ART.

DIVISIONS.	Ingénieurs.	Sous-Directeurs.	Conducteurs.	Gardes.	Eclusiers.	Gardes-épanchoirs.	TOTALX par division.
Toulouse....	1	.	2	4	14	.	21
Naurouse.....	.	1	2	9	4	3	19
Castelnaudary.....	.	1	1	3	18	.	23
Carcassonne.....	1	.	1	4	16	3	25
Somail.....	.	1	1	4	11	3	20
Béziers.....	1	.	1	3	8	1	14
Agde.....	.	1	1	3	3	1	9
Narbonne.....	.	1	1	3	5	.	10
TOTALX.....	3	5	10	33	79	11	141

PARTIE DE PERCEPTION.

Un Directeur de la perception.

BUREAUX.	Receveurs.	CONTROLEURS				Surnuméraires.	Cardes vérificateurs.	TOTALS.
		des expéditions.	intermédiaires	vérificateurs.	adjoints.			
Embouchure en Garonne. . . . .	. . . . .	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	2
Toulouse. R. P.	1	1	. . . . .	1	2	1	2
Gardouch. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1
Castelnaudary.	1	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	3
Bram. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1
Carcassonne.	1	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	3
Trèbes. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1
Homps. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1
Somail.	1	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	3
Capetang. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1
Béziers.	1	1	. . . . .	1	. . . . .	1	4
Agde.	1	1	. . . . .	1	1	1	6
Prades. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1
Narbonne.	1	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	3
La Nouvelle. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1
TOTAUX.	7	7	8	3	3	7	4	39

EMPLOYÉS DE LA NAVIGATION ACCÉLÉRÉE.



BARQUE DE POSTE.

Contrôleur Receveur principal.	1
Contrôleur ambulant.	2
Receveurs ambulants.	7
Surnuméraires.	1
Patrons.	22

TOTAL. 33

TRANSPORTS ACCÉLÉRÉS.

Directeur Receveur principal.....	4
Sous-directeurs Receveurs.....	5
Contrôleur principal ambulant.....	1
Contrôleurs vérificateurs.....	5
Commis expéditionnaires.....	20
Copistes.....	8
Gardes-magasins.....	6
Conducteurs et patrons.....	39
Portefaix.....	14
Agents.....	9
TOTAL (1).....	108

BATEAUX A VAPEUR.

Sous-directeur chargé de la surveillance du matériel.	4
Capitaine.....	1
Maitre d'équipage.....	2
Mécaniciens.....	2
Chauffeurs.....	2
Maitre d'équipage et matelots.....	8
TOTAL.....	16

Récapitulation.

Agents supérieurs et leurs Employés.....	9
Employés divisionnaires... {	
Partie d'art.....	141
Partie de perception... }	39
Employés de la navigation {	
accélérée.....	Barque de poste..... 33
	Transports accélérés.. 108
	Bateaux à vapeur..... 16
TOTAUX.....	346

(1) Ces employés se trouvent répartis sur la ligne, à Agen, Moissac, Montech, Toulouse, Castelnaudary, Carcassonne, Homps, Somail, Narbonne, Béziers, Agde, Cette, Aiguesmortes, Saint-Gilles et Beaucaire.

CHAPITRE III.**NOTICE GÉNÉRALE SUR LES CANAUX DES ÉTANGS ET DE
BEUCAIRE.**

AVANT que le Canal du Languedoc ou du Midi eût établi une communication par eau entre la Méditerranée et l'Océan, il existait une communication, également par eau, entre le Rhône, la Méditerranée et les étangs situés sur le bord de cette mer, depuis le Rhône jusques à l'étang de Thau.

Les bateaux portant des marchandises descendaient de Lyon par le Rhône jusques à Arles, où ce fleuve se divise en deux bras; quelques bateaux continuaient la navigation du grand bras jusques à la Méditerranée. Les autres bateaux passaient dans le petit bras, d'où ils entraient dans les canaux de Silveréal, du Bourgidoux et de la Radelle, ouverts près d'Aiguesmortes, pour faciliter les transports des sels des salines de Peccais. De ces canaux ils communiquaient avec la Méditerranée par le Grau du Roi; ou bien ils traversaient les Etangs de Mauguio, de Perols, de Maguelonne et de Frontignan, pour aboutir dans l'étang de Thau; ils déposaient leurs marchandises dans les petits ports de Mèze et de Marseillan, d'où elles se répandaient dans le pays. Les bateaux pouvaient suivre la marche contraire, en partant de ces mêmes ports pour se diriger par l'étang de Thau, sur Frontignan, Maguelonne, Perols et Mauguio, entrer dans les canaux de la

Radelle, du Bourgidou et de Silveréal, et enfin dans le Rhône pour arriver à Lyon.

Riquet, en proposant d'ouvrir le Canal du Midi, n'eut pas seulement pour objet de joindre l'Océan à la Méditerranée, mais encore de créer, entre la Garonne et le Rhône, une navigation intérieure qui établit une communication plus facile entre les principales villes du Midi de la France. C'est ce que l'on constate dans la lettre qu'il écrivit à Colbert de Montpellier, le 20 décembre 1664, pendant qu'il exposait, sur les lieux, ses projets aux Commissaires du Roi et des Etats nommés pour les vérifier, par l'arrêt du Conseil du 18 janvier 1665.

Ses premières propositions développaient son plan qui était de conduire le Canal de la Garonne à Toulouse, dans la Méditerranée par la robine de Narbonne et le port de la Nouvelle; enfin d'ouvrir un autre canal de la Robine vers l'étang de Thau, en traversant celui de Vendres; rattachant ainsi son Canal de jonction des deux mers avec la navigation qui déjà s'étendait jusqu'à Lyon. Les Commissaires auxquels il soumit cette partie de ces divers projets les adoptèrent.

Mais, comme nous l'avons dit, Riquet, quand il en vint à l'exécution du Canal de jonction des deux mers, au lieu de le conduire dans la robine de Narbonne, le dirigea par Beziers dans l'étang de Thau, et de cet étang au port de Cette qu'il était aussi chargé de construire. Cette direction était préférable en ce qu'elle dispensait d'ouvrir le Canal depuis la robine jusqu'à l'étang de Thau; qu'elle abrégait d'ailleurs la ligne

de communication de la Garonne au Rhône, et il est probable que ces considérations ont été au nombre des motifs qui portèrent Riquet à la suivre. Ainsi, dès l'ouverture du Canal du Languedoc ou du Midi, non-seulement la communication fut établie entre les deux mers ; mais elle le fut aussi, par le fait, entre la Garonne et le Rhône.

Mais tandis que la navigation du Canal du Midi offrait tous les avantages du profil du chevalier de Clerville modifié par Riquet, c'est-à-dire une profondeur d'eau de six pieds ou deux mètres, sur une largeur qui permettait le croisement des barques ayant une calaison de 1^m 60^c et un tonnage de 120 tonnes, la navigation des étangs, des petits canaux des environs de Peccais et celle du bras du Rhône, ne présentait qu'une profondeur d'environ deux pieds ou 0^m 65^c.

Le moyen de donner à cette partie de la communication par eau les avantages de celle du Canal du Midi, était de prolonger ce canal depuis Cette jusques à Beaucaire. Riquet, qui était âgé déjà de soixante-trois ans quand il commença le Canal du Midi en 1767, ne vécut guère que quatorze ans de plus ; laps de temps qu'exigea la construction de ce canal, quelle qu'ait été la célérité imprimée aux travaux. Ce furent donc les Etats de Languedoc qui l'entreprirent depuis Cette jusques à Beaucaire, ou au Rhône.

Les États commencèrent d'abord le nouveau canal entre l'étang de Thau et celui de Mauguio, à travers les étangs de Frontignan, de Maguelonne et de Perols ; et cette partie du canal reçut, à raison de sa position, la dénomination de *Canal des Etangs*.

Lors de l'ouverture de ce dernier canal, le Maréchal de Noailles, qui avait longtemps commandé la province de Languedoc, désirant coopérer aux avantages que cette communication devait procurer à la province, offrit au Roi de dessécher les marais compris entre Mauguio, Aiguesmortes et Beaucaire, et de continuer le canal de navigation au travers des terres, ainsi desséchées jusques au Rhône, à Beaucaire. La concession de ces marais et du canal lui fut faite par arrêt du Conseil du 20 décembre 1701. Mais les travaux ne furent entrepris ni par le Maréchal, ni par les successeurs au droit de sa concession, et le dernier de ces successeurs rendit ce droit au Roi, qui l'accepta par arrêt du Conseil du 7 novembre 1746, et le transmit, par un autre arrêt du 8 du même mois, aux Etats de Languedoc.

Les Etats se trouvèrent ainsi chargés de la construction de tout le canal de navigation, depuis Cette ou l'étang de Thau jusques au Rhône. Ils avaient presque terminé la partie entre cet étang et celui de Mauguio, lorsque le Maréchal de Richelieu, agissant au nom d'une compagnie qu'il avait formée, leur proposa de lui concéder ce dernier canal, sous la condition qu'il le continuerait depuis l'étang de Mauguio jusques au Rhône, non en suivant les marais, comme le Maréchal de Noailles l'avait projeté, mais en passant par Nismes, et aboutissant au Rhône, près le village de Comps, à une lieue au-dessus de Beaucaire. Cette nouvelle concession lui fut faite par délibération des Etats du 20 novembre 1752.

Le projet du Maréchal de Richelieu n'eut pas plus

de suite que celui du Maréchal de Noailles. On voit par la délibération du 10 janvier 1758, que n'ayant pas obtenu l'assentiment du Gouvernement, il avait été abandonné. Les Etats se trouvèrent encore dans la position où ils étaient avant cette seconde concession, c'est-à-dire, chargés de la construction de toute la ligne des canaux depuis l'étang de Thau jusques au Rhône à Beaucaire.

Entre les années 1758 et 1777, les Etats s'occupèrent de terminer les discussions élevées par les riverains des marais qui leur avaient été concédés, au sujet de la propriété de ces marais ; ils firent dresser le projet de canal, depuis l'étang de Manguio exclusivement, jusques à Beaucaire, lequel canal prit le nom de Canal d'Aiguesmortes à Beaucaire, ou simplement de *Canal de Beaucaire*. Les travaux en furent ouverts en 1777, en vertu d'une délibération du 2 janvier de cette année, auprès d'Aiguesmortes, et continués dans les années suivantes en remontant vers Saint-Gilles, qu'ils avaient déjà dépassé lorsque la révolution de 1789 vint les supprimer ; mais ces travaux n'avaient pas empêché les Etats de poursuivre le perfectionnement du Canal des Etangs, dont l'embouchure, dans l'étang de Thau, obligeait les barques qui en sortaient de traverser une partie dudit étang pour passer dans le canal et arriver au port de Cette. Pour éviter cet inconvénient, ces mêmes Etats firent ouvrir, depuis le pont de Lapeyrade jusques au port de Cette, un embranchement latéral à l'étang, portant le nom de Canal de Lapeyrade, qui fut commencé en 1777, et terminé en 1781.

On voit par tout ce qui précède , que lorsque la révolution de 1789 supprima les Etats de Languedoc , la grande ligne de navigation qu'ils avaient entreprise pour prolonger le Canal du Midi , depuis l'étang de Thau ou le port de Cette jusques au Rhône à Beaucaire , se composait de deux canaux , savoir : du Canal des Etangs, qui partait de Cette et de l'étang de Thau par deux embranchements et aboutissait à l'étang de Mauguio, lequel canal était fort avancé , et du Canal de Beaucaire , qui embrassait la ligne comprise entre ce dernier étang et le Rhône, et dont les ouvrages ne l'étaient pas moins.

Les travaux de ces deux canaux restèrent longtemps suspendus par l'effet de la révolution , et ils ne furent repris que par suite de la détermination prise par le nouveau Gouvernement général de France , qui avait remplacé les états de Languedoc , d'accorder à des compagnies la jouissance temporaire de ces canaux et de leurs accessoires, à la charge de les terminer et de les entretenir pendant la durée de leur jouissance.

Une loi du 16 mars 1801 autorisa la concession temporaire du Canal de Beaucaire , et la concession perpétuelle des marais qui en dépendaient, et un traité passé le 17 mai suivant, aliéna pour quatre-vingts ans la jouissance du canal à un concessionnaire, qui est représenté aujourd'hui par une compagnie organisée en société anonyme. Cette compagnie a fait terminer le canal, et en a provisoirement ouvert, en 1808, la navigation, dont elle percevait les droits avec les autres produits. Cependant l'Etat n'a reçu les travaux qu'en 1828, et par décret du mois de mars 1852 la conces-

sion a été prorogée de 30 ans environ, par suite de la juste indemnité qui revenait à la Compagnie, comme compensation résultant des inondations du Rhône en 1840 et 1841. De son côté, la Compagnie a réduit son tarif d'un quart, ce qui l'assimile à celui du Canal du Midi, tel que l'a fixé l'ordonnance royale de 1838.

Une concession temporaire du Canal des Etangs a été faite en vertu d'une loi du 5 avril 1821, et par un traité du 22 janvier 1822, approuvé par une ordonnance royale du 30 du même mois, à une autre compagnie, qui en a obtenu la jouissance pendant vingt-neuf ans et neuf mois, à la charge par elle, 1° de prolonger le Canal des Etangs jusques à celui de Beaucaire par un canal latéral à l'étang de Mauguio, et de redresser une partie du canal d'embranchement de Lunel pour le faire aboutir dans ce canal latéral; 2° de curer et de restaurer toutes les parties des anciens canaux des Etangs et de Lapeyrade, et d'en perfectionner les ouvrages.

Le Canal latéral à l'étang de Mauguio, et le redressement du Canal de Lunel ont été successivement exécutés et livrés à la navigation en 1828. Depuis cette époque jusqu'au 1^{er} novembre 1851, les droits ont été perçus par la compagnie concessionnaire, et depuis lors, la concession étant expirée, l'administration a été reprise par l'Etat, aux termes d'un décret du mois d'août 1851 qui fixe le nouveau tarif. Ce Canal est traversé par celui du Lez à l'écluse ronde appelée *la croisée du Lez* qui relie les Etangs à la ville de Montpellier, et dont l'existence remonte au commencement du 17^e siècle.

**TABLEAU DES EMPLOYÉS
DES CANAUX DES ÉTANGS ET DE BEUCAIRE.**

CANAL DES ÉTANGS.

AGENTS SUPÉRIEURS.

Un Directeur,
Un Inspecteur.

Bureau de Celle.

Un Receveur,
Un Contrôleur visiteur,
Un Garde.

Bureau de Lapeyrade.

Un Receveur,
Un Visiteur.

Bureau de la Croisée du Lez.

Un Receveur,
Un Visiteur.

CANAL DE BEUCAIRE.

AGENTS SUPÉRIEURS.

Un Ingénieur,
Un Directeur de la Comptabilité,
Un Régisseur.

Bureau de Beaucaire.

Un Receveur,
Un Visiteur,
Deux Surnuméraires.

Bureau de Saint-Gilles.

Un Receveur,
Un Visiteur.

Bureau d'Aiguesmortes.

Un Receveur,
Un Visiteur.

Bureau de Silveréal.

Un Contrôleur visiteur.

Quatre Eclusiers.
Divers Gardes cantonniers.

CHAPITRE IV.

NOTICE GÉNÉRALE SUR LE CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

L'EXÉCUTION des canaux depuis les ports de Cette et de la Nouvelle jusques à Toulouse, ne réalisaient qu'en partie la grande pensée de Riquet, qui était de joindre la Méditerranée à l'Océan. Il existait bien une continuation de navigation de Toulouse à Bordeaux par la Garonne; mais le régime variable et dangereux de cette rivière, souvent torrentielle, parfois très-profonde ou très-maigre, ne permettait pas aux barques du Canal du Midi de s'aventurer plus loin que Toulouse. Les marchandises destinées pour Bordeaux, transbordées sur des bateaux plats d'une très-faible calaison, ne descendaient le fleuve qu'avec peine et en petites quantités; et les marchandises venant de Bordeaux ne remontaient, à grands frais, que dans certaines époques de l'année.

Pour compléter la belle ligne de navigation qui, partant de Beaucaire, conduisait à Toulouse, en franchissant 360 kilomètres ou 60 lieues de poste de longueur, il fallait ouvrir au-dessous de Toulouse un Canal latéral à la Garonne, qui permit aux barques pontées et aux sapines calant 1^m 60^c de continuer leur route jusques à Bordeaux. Riquet avait compris et proposé ce moyen d'obvier à l'insuffisance de la rivière; mais il ne devait être mis à exécution que

près de deux siècles plus tard , après avoir encouru la perte des sommes considérables consacrées à l'amélioration de la rivière , et démontré par une longue expérience l'impossibilité de préserver de son inconstance et d'assurer en tout temps une navigation sûre , commode et facile.

Racontons ce qui s'est passé depuis Riquet jusqu'à l'exécution du Canal latéral.

Après la mort de Colbert, de Riquet et de Clerville , le Canal présentait des imperfections qu'on avait laissé subsister , à raison même de l'insuffisance de profondeur de la Garonne. Vauban , envoyé sur les lieux par le gouvernement de Louis XIV, renouvela les propositions de Riquet , à l'effet de prolonger le Canal au-dessous de Toulouse. Après l'avoir parcouru , assisté des Ingénieurs de Riquet , dont la plupart vivaient encore , il dressa à Montpellier , le 5 mars 1685 , un mémoire dans lequel il consigna ses idées , non-seulement en vue de réparer et de compléter ce Canal , mais encore de le perfectionner. Ce mémoire est conservé au dépôt des fortifications à Paris ; Vauban s'y exprime ainsi au sujet de la nécessité de prolonger le Canal du Midi vers Bordeaux :

« Il serait nécessaire de prolonger le Canal jus-
» ques à Moissac sur la largeur mesurée à fleur d'eau
» de 16 toises , supposé que la rivière ait de 9 à 10
» pieds de profondeur depuis la jonction du Tarn en
» bas ; mais quand elle ne l'aurait pas , il n'y aurait
» qu'à en ressortir et prolonger le Canal sur l'une ou
» l'autre rive , jusques à l'embouchure du Lot , voire
» jusques à la Réole , s'il en était besoin. »

Ce prolongement du Canal du Midi latéralement à la Garonne, indiqué par Vauban, ne fut pas entrepris; cependant on s'en occupa plus tard et à plusieurs reprises; ainsi M. Garipuy, directeur des travaux publics du Languedoc et inspecteur du Canal du Midi, pour les Etats, dressa un projet de prolongement, auquel on reprocha d'établir le tracé en partie dans les terrains d'alluvion de la Garonne, et auquel sans doute par ce motif il ne fut pas donné suite. Après lui, le comte de Caraman; celui qui administra le Canal du Midi jusques à la révolution de 1789, fit rédiger un autre projet, où se trouvait évité le défaut de celui de M. Garipuy.

De nouvelles réclamations ayant pour objet de reprendre le projet de prolongement du Canal du Midi latéralement à la Garonne jusques à Moissac ou à Montauban, furent faites, vers 1800, par ces deux villes, et donnèrent lieu à deux nouveaux projets. Celui du prolongement de Toulouse à Moissac fut approuvé en 1804 par le Conseil général des ponts et chaussées et le Ministère de l'intérieur, dans les attributions duquel se trouvaient alors les travaux publics, et tout se préparait alors pour son exécution, lorsque une nouvelle réclamation de la ville de Montauban fit refaire le projet en le dirigeant vers cette dernière ville, et suivant un plus court tracé.

Tous ces projets étaient restés sans effet lorsque M. Doin proposa, vers 1830, au nom d'une nouvelle compagnie, d'ouvrir le Canal latéral, non-seulement jusques à Moissac, mais au delà même de la Réole, que Vauban avait indiqué comme terme.

Le projet de ce Canal fut confié à M. de Baudre, Inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, qui fit choix, pour la nouvelle embouchure inférieure du Canal, du village de Castets, sur la rive gauche, situé en amont de Langon, attendu que le flux de la mer de l'Océan remonte jusqu'à ce village, et que d'ailleurs il était possible de donner et de maintenir au lit de la Garonne, de Castets à Bordeaux, la profondeur de 1^m 60^c, calaison des barques du Canal du Midi.

Le projet de M. de Baudre fut concédé à la compagnie Doin qui tomba deux fois en déchéance. Mais en 1838 le Gouvernement prit la résolution de faire exécuter lui-même le projet de M. de Baudre. Il acquit ce projet de M. Doin, qui en avait fait les frais, et il se mit en mesure de l'exécuter.

D'autre part, la compagnie actuelle du Canal du Midi consentit, en faveur des avantages que ce nouveau Canal présentait à l'ancien, à une diminution des droits de navigation perçus sur son propre Canal, savoir; d'un huitième lorsque la navigation du nouveau Canal aboutirait à Agen, et d'un quart lorsque toute cette navigation serait prolongée jusqu'à Castets.

Ces concessions ayant été faites, et le traité du 30 juillet 1838 conclu sur ces bases, entre le Gouvernement et la Compagnie; dès la même année, les travaux du nouveau Canal furent commencés aux frais de l'Etat, et en janvier 1850, le Canal, terminé jusques à Agen, ayant permis d'ouvrir la navigation jusques à cette ville, la Compagnie a fait sur ses droits de navigation la première réduction à laquelle elle s'était

engagée. Quant aux travaux du Canal entre Agen et Castets, ils sont déjà fort avancés, et n'exigent plus qu'une dépense de 7 à 8 millions, y compris celle à faire en rivière entre Castets et Bordeaux, pour y assurer aux bateaux la calaison qu'ils trouvent sur les canaux et l'admission du tonnage de 120 tonneaux.

Ainsi la navigation du Midi de la France, quand tous ces travaux seront terminés, jouira d'une ligne non interrompue, commençant au Rhône à Beaucaire, ouverte à tous les bateaux avec calaison de 4^m 60^c et charge de 120 tonneaux; et qui se composera, savoir :

- Du Canal de Beaucaire;
- Du Canal des Etangs,
- De l'Etang de Thau,
- Du Canal du Midi proprement dit,
- Du Canal latéral à la Garonne,

Et enfin du lit approfondi de la Garonne, entre ce dernier Canal et Bordeaux, le tout présentant une longueur totale de 560 kilomètres. L'ensemble de cette grande et importante ligne de navigation pourra alors porter à juste titre le nom de *Canal du Midi*.

*Longueur du Canal latéral prise sur le rapport
de M. Couturier.*

De Toulouse à Laspeyre.....	90 ^{kil}	} 219 ^{kil}
De Laspeyre au pont d'Agen.....	21	
D'Agen à Castets.....	108	
Embranchement de Montauban.....		11
Canal de dérivation ou de prise d'eau d'Agen.....		5

TABLEAU DES EMPLOYÉS DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

DÉSIGNATIONS.	Ingenieurs en chef.	Ingenieurs ordinaires.	Conducteurs,	Régisseurs.	Piqueurs.	Expeditionnaires.	Gardes.	Eclusiers.	Barragistes.	TOTAUX par section.
1 ^{re} SECTION. { De Toulouse à Laspeyres..... Embranchement sur Montauban compris.....	1	1	10	1	4	3	7	46	1	70
	1	2	11	4	10	3	6	25	1	59
2 ^e SECTION. De Laspeyres à Castets.....	2	3	21	1	10	6	13	71	2	139
TOTAUX.....										

CHAPITRE V.

ITINÉRAIRE DU CANAL DU MIDI.

Nous devons prévenir les voyageurs que, pour faire la tournée du Canal, on peut indifféremment prendre la voie de terre, ou celle du Canal même. Si on se décide pour la première, on suit la grande route qui longe le Canal dans toute son étendue, ce qui permet de ne le perdre de vue que par intervalles. En se servant de chevaux de louage, il est facile de s'arrêter sur tous les points qui méritent une attention particulière.

Si l'on préfère suivre le Canal, sur le Canal même, il part tous les jours, de ses deux extrémités, une barque de poste qui offre un moyen de transport rapide et commode. Si le désir d'examiner avec plus de soin quelque objet digne d'intérêt, porte à vouloir s'arrêter, on peut quitter la barque, avec la certitude de trouver, le lendemain et à la même heure, le même moyen de transport pour continuer sa route. On peut aussi commencer indifféremment la tournée du Canal par l'une ou l'autre de ses extrémités, et partir de Cette ou de Béziers comme de Toulouse.

Dans l'un ou l'autre cas, le guide que nous offrons aux voyageurs leur serait d'une égale utilité; il ne s'agira que de le suivre en sens inverse si l'on ne commence pas par Toulouse.

Nous avons pris cette dernière ville pour notre point de départ , parce que c'est celle où l'on arrive le plus ordinairement lorsqu'on vient visiter le Midi de la France ; et c'est aussi la direction que nous conseillerons au voyageur , si d'autres considérations ne l'obligent pas à commencer par l'autre extrémité du Canal.

A Toulouse, il trouvera plus facilement toutes les ressources nécessaires pour combiner, suivant ses goûts et ses besoins, ses moyens de transport.

Il y trouvera de plus, pour se préparer à un voyage sur le Canal, tous les moyens d'instruction qui peuvent le mettre à même de l'entreprendre et de le terminer avec fruit.

Enfin, Toulouse se trouvant être le centre où aboutissent toutes les relations commerciales du Midi de la France, il pourra s'y former une opinion plus sûre de l'influence que le Canal a dû exercer sur toutes les branches de l'industrie ; et mieux apprécier son importance, par son action sur toutes les causes de prospérité publique et particulière.

Toulouse est le chef-lieu du département de la Haute-Garonne ; le Préfet y réside comme au centre de l'administration. Il y a un Archevêché, une Cour impériale, une Académie de l'Université, une École d'artillerie, une Fonderie de canons, un Arsenal considérable, et de beaux Établissements militaires ; sa population atteindra bientôt cent mille âmes, et elle augmente tous les ans dans une forte proportion. La position centrale de Toulouse et la facilité que donne le Canal pour communiquer avec les deux

mers et les principales villes commerçantes de la France ; enfin la fertilité des contrées environnantes, semblent également désigner celle-ci comme étant destinée à devenir le grand entrepôt du Midi, et par conséquent comme devant être classée parmi les villes du premier ordre. Cet avenir sera promptement réalisé, lorsque le Canal latéral à la Garonne, déjà ouvert de Toulouse à Agen, viendra compléter le système de grande navigation intérieure qui doit réunir les deux mers.

L'intérieur de la ville de Toulouse atteste son antiquité ; les rues y sont étroites et mal percées : beaucoup d'améliorations y ont déjà été faites ; mais il en reste bien plus encore à faire pour y faciliter la circulation. Le centre de la ville a été trop longtemps resserré par une enceinte de murs élevés, garnis de fortes tours ; cette enceinte n'existe plus, et de beaux quartiers s'élèvent en grand nombre dans les parties qui s'étendent du côté du Canal et des promenades. Le Canal forme une nouvelle enceinte qui entoure la ville à une assez grande distance et qui, devenue ligne de défense lors de l'invasion des alliés en 1814, protégea Toulouse, et permit aux troupes françaises de tenir quelque temps en échec l'armée commandée par le Duc de Wellington.

Il faut voir à Toulouse le Capitole et sa place, la Cathédrale sous l'invocation de Saint-Etienne (1), l'Eglise de Saint-Sernin si remarquable par son antiquité, le Musée, le grand pont sur la Garonne et

(1) Voir la note D à la fin du volume.

deux ponts suspendus sur la même rivière, le Château d'eau et sa machine hydraulique servant à alimenter les fontaines, les quais qui bordent le fleuve, les moulins du Bazacle et du Château, la manufacture d'armes, de limes et de faux, la fonderie de canons, le Canal de Saint-Pierre, qui est devenu une des principales prises d'eau du Canal latéral à la Garonne, en vertu de la cession qui en a été faite à l'Etat par la Compagnie du Canal du Midi, les ponts dits *Jumeaux* auxquels a été ajoutée une troisième arche pour le passage dans le Canal latéral. Enfin il faut visiter les ingénieux travaux des bassins d'épuration des eaux de la Garonne avant leur passage sous le port de l'embouchure pour arriver à ce même Canal latéral, ainsi que la dernière écluse par laquelle le Canal du Midi se lie à la Garonne. C'est là que nous allons nous placer pour commencer notre voyage, et ce sera notre point de départ pour le suivre depuis Toulouse jusqu'à son embouchure dans l'étang de Thau.

Division de Toulouse.

La division de Toulouse commence donc à l'embouchure du Canal principal dans la Garonne. Sa longueur, sans y comprendre celle du Canal de Saint-Pierre, est de 45,893 mètres. La première écluse est double ; elle défend le Canal des crues de la rivière, qui s'élèvent quelquefois à une très-grande hauteur. Elle établit ensuite la jonction de la Garonne avec le Canal, et élève les barques jusque dans l'enceinte du premier bassin, nommé *port de l'Embouchure*.

Les progrès journaliers du commerce avaient fait sentir l'insuffisance de ce port pour recevoir le nombre de barques qui devaient y stationner : cette considération a fait décider son agrandissement, et ce beau travail a été bientôt terminé. Ce vaste bassin offre actuellement un espace suffisant pour admettre un grand nombre de barques sans que le mouvement soit gêné ; de beaux et larges quais le bordent des deux côtés. Ce port ou bassin de l'*Embouchure* a une longueur de 240 mètres, sur une largeur de 40 près de l'écluse double et de 50 aux ponts Jumeaux d'où les barques passent, à volonté, soit dans le Canal Saint-Pierre, soit dans le Canal principal, soit enfin dans le Canal latéral. Les nécessités d'une défense militaire, en 1814, avaient déjà commandé le sacrifice

des anciennes plantations qui faisaient l'ornement de cette partie du Canal principal. Il a fallu également remplacer par de jeunes arbres les vieux ormes qui bordaient le canal Saint-Pierre; mais, plus loin, des promenades nouvellement créées offrent un ensemble avec lequel peu de villes pourront rivaliser.

Les écluses du *Béarnais*, des *Minimes*, de *Matabiau* et de *Bayard* se présentent successivement à des distances assez rapprochées. Près des trois dernières se trouvent des moulins construits pour profiter de la chute d'eau, premier exemple que l'on rencontre de l'application ainsi faite des dispositions de l'édit de création qui accordait ce privilège à Riquet et à ses descendants ou ayants cause.

Au-dessus de l'écluse de *Bayard*, sur le Canal, se trouve le pont *Riquet*, récemment construit aux frais de la ville, sur les plans de M. Maguès, et qui se lie à la promenade des allées d'Angoulême, aujourd'hui Louis-Napoléon, et c'est en avant de ce pont, et faisant face à la ville, que vient d'être placée la statue de Riquet, en marbre blanc, votée par le Conseil municipal de Toulouse, et qui n'attend plus que le moment d'être enfin inaugurée.

Depuis le pont Riquet jusqu'à celui de *Guillemery* remarquable par la manière heureuse dont il se raccorde avec les quais des ports Saint-Etienne et Saint-Sauveur, les avenues des deux faubourgs et deux routes départementales, les nouveaux francs-bords du Canal, dont le lit a été redressé dans la direction générale du contour, viennent se rattacher à ces mêmes quais bordés de vastes magasins. Là se trouvent

le bâtiment des *Archives* du Canal, les bureaux de la recette principale et, plus loin, ceux de la barque de poste et des transports accélérés. Les deux ports, ordinairement encombrés de barques marchandes, donnent une juste idée du grand mouvement commercial que la création du Canal du Midi a fait naître pour la prospérité de cette portion de la France, et qui, chaque jour, acquiert de nouveaux développements.

Après être rentré dans le Canal, à l'extrémité du port Saint-Etienne, on trouve, avant d'arriver au pont des Demoiselles, les cales ou bassins établis pour la construction et le radoub des barques. Les barques introduites dans ces bassins, dont l'eau est de niveau et en communication avec celle du Canal, se reposent insensiblement et sans efforts sur des chantiers préparés d'avance lorsqu'on vide les bassins par des conduits disposés exprès.

De l'écluse de Bayard jusqu'à l'écluse de Castanet, le Canal s'étend sur une surface plane pendant l'espace de douze mille mètres, et entre dans la vallée du Lhers au pied des collines qui séparent cette vallée de celle de l'Ariège.

Ces collines offrent une suite continue de sites variés; plusieurs jolies maisons de campagne occupent les positions les plus agréables; de belles plantations bordent les rives du Canal, et la plaine présente le riche aspect de la plus belle culture.

Cette partie du Canal, qui est la plus ancienne, se ressent malheureusement de l'hésitation des premiers essais, et son profil est beaucoup plus étroit que celui qui fut par la suite adopté.

Les bords du Canal sont protégés par une ligne de joncs plantés sur une berme placée au niveau des eaux. Ces joncs empêchent la dégradation qui résulterait du battement des eaux et du remous des bateaux agités par la violence des vents ; les chemins de halage ont de trois à quatre mètres de largeur ; ils sont maintenus unis et sablés comme une allée de jardin.

Les talus sont gazonnés ; les francs-bords, dont la largeur est nécessairement variable, à raison du recusement du Canal et de la quantité de terre que l'on a dû extraire, lors de sa construction, pour arriver à son niveau, sont au moins de douze mètres de chaque côté ; et sur toute l'étendue du Canal, cette partie de la propriété est assurée par un bornage légalement reconnu, et qui ne laisse aucune prise aux contestations.

Les francs-bords, destinés à recevoir les terres provenant des recusements, sont affermés en culture et toujours plantés de deux et quelquefois de quatre rangs d'arbres. Les plantations tracent de chaque côté les lignes du Canal, et forment ces beaux contours qui se dessinent avec grâce dans la plaine et sur les pentes des coteaux. Ainsi, réunissant à la fois l'utile et l'agréable, le Canal se montre presque partout bordé de belles plantations d'arbres qui varient suivant la nature du sol, embellissent ses rives et concourent à leur conservation, en constatant en même temps cette bonne entente administrative qui n'exclut pas une sorte de luxe, toutes les fois qu'il est motivé. Après avoir passé près des villages de Mont-

giscard, d'Aiguesvives et de Baziège on aperçoit les collines qui continuent à se dessiner au-dessus du Canal de la manière la plus pittoresque; les châteaux de *Vieille-Vigne*, *Saint-Rome*, *Montesquieu* et *Négra* présentent d'agréables points de vue. On remarque, du côté du nord, la Montagne Noire qui apparaît à l'horizon, et du côté du midi, les sommités les plus élevées des Pyrénées. On arrive à l'écluse de *Gardouch*, près de Villefranche, où on trouve un bureau de contrôle et un joli port, bordé d'un quai et de grands magasins. On y embarque une grande quantité de grains du Haut-Languedoc qui se répartissent dans les nombreuses minoteries situées le long du Canal pour y être converties en farines.

Près de Villefranche se trouve le premier grand aqueduc, celui du *Lhers*. Ce torrent, qui est presque à sec en été, devient très-redoutable dans les temps d'orage; il passe sous le Canal, qui à ce point quitte la vallée du *Lhers* pour entrer dans celle qu'arrosent plusieurs de ses affluents, et qui s'élève jusqu'à Naurouse.

L'écluse de *Renneville* est la dernière de la division de Toulouse, qui finit à 5 kilomètres plus loin, au pied de l'écluse d'*Encassan*, la première de la division de Naurouse.

Division de Naurouse.

La division de Naurouse se compose de deux parties ; la première comprenant deux retenues de la ligne navigable, plus le biez de partage entre l'écluse de l'Océan et celle de la Méditerranée ; l'autre comprenant les rigoles et les réservoirs.

1^{re} PARTIE.

Ligne navigable.

Riquet avait construit à Naurouse un bassin octogone irrégulier, dont la surface était d'environ huit hectares, et qui fut d'abord le biez de partage du Canal. La rigole de la plaine y versait ses eaux à l'un des angles ; les barques le traversaient, arrivant et sortant par deux écluses situées à deux autres des angles. Le bassin fut, en peu d'années, comblé par les dépôts qu'y entraînaient les eaux de la rigole, et on lui substitua un Canal latéral ouvert du côté du couchant, et que suivirent dès lors les barques, en s'affranchissant ainsi du passage des deux écluses qui furent supprimées.

La portion de la ligne navigable comprise dans la division de Naurouse, est remarquable par la beauté de ses plantations et la richesse des aspects qui se présentent des deux côtés du Canal. Les villages

d'*Avignonet* et de *Montferrand* apparaissent sur les premiers plans de la Montagne Noire. Avant d'arriver à l'écluse de l'Océan, et au moyen d'une percée que l'on a ménagée dans les plantations du franc-bord du nord, on aperçoit de loin le monument élevé sur les pierres de Naurouse, par les descendants de Riquet, à la mémoire de leur aïeul, et que le voyageur voudra sans doute voir de près, ne fût-ce que pour jouir de la vue que l'on découvre du pied de l'obélisque, et dont la petite esquisse ci-jointe indique les principaux points.

Les eaux alimentaires du Canal parviennent aujourd'hui au biez de partage par le Canal latéral qui fait le tour de l'ancien bassin, s'y clarifient en partie, et le limon qui s'y dépose est enlevé par des chasses ou manœuvres d'eau. C'est non loin de ce débouché que se trouvait autrefois la *fontaine de la Grave*, dont il a été parlé plus haut.

Lorsque Riquet voulut rendre la rigole de la plaine navigable, il y construisit plusieurs écluses, entre autres celle à deux bassins qui la terminait, et il y établit un moulin, qui, favorisé par une chute d'eau considérable, devint bientôt l'un des plus productifs du Canal. Un second moulin fut ajouté sur les bajoyers de l'écluse, lorsqu'on renonça à naviguer sur la rigole, et c'est encore celui qui présente le plus d'avantage par la quantité d'eau dont il dispose en tout temps (1).

(1) Lorsque des moulins ou usines sont établis sur le Canal, en vertu d'une concession, ces constructions appartiennent à la compagnie lorsque le terme de la concession arrive.

Nous allons nous arrêter au biez de partage près de l'écluse de l'Océan et de l'ancien bassin de Naurouse, et nous y abandonnerons pour quelque temps la ligne navigable pour prendre une autre direction et nous occuper plus spécialement de la Montagne Noire et des ressources que Riquet y a rassemblées pour accomplir son immortel ouvrage. Mais avant de suivre dans ses détails ce beau système hydraulique, qui est en quelque sorte la clef de cette immense combinaison, nous devons prévenir le voyageur de la nécessité de quelques précautions indispensables pour pouvoir faire commodément et utilement cette partie de la tournée.

2^{me} PARTIE.

Rigoles et Réservoirs.

Naurouse est un point isolé, n'offrant aucune ressource quant aux moyens de transport qui sont indispensables pour entreprendre la tournée de la Montagne Noire; il faut donc absolument s'assurer à Toulouse d'une voiture légère ou de chevaux de monture que l'on envoie d'avance à Naurouse.

On peut aussi se rendre par eau jusqu'à *Castelnaudary*, cette ville offrant tous les moyens que l'on peut désirer pour l'excursion que l'on se propose de faire.

Nous conseillerons ce dernier parti comme étant à la fois le moins cher et le plus facile.

Partant alors de Castelnaudary, si l'on veut faire

une tournée complète des rigoles et réservoirs , on se rend par la grande route de Toulouse au pont de la Rigole , distant de deux lieues de Castelnaudary. En partant de bon matin , on peut de ce point visiter le bassin de Naurouse , le monument élevé par les descendants de Riquet ; reprendre et suivre ensuite la rigole de la plaine , visiter le réservoir de *Saint-Ferriol* et revenir coucher à Revel.

Le lendemain on ira déjeuner au réservoir de *Lampy* , de là à la *prise d'Alzau* pour revenir coucher encore à Revel.

Si l'on veut abréger cette excursion et ne pas suivre entièrement la rigole de la plaine , on prend alors la route qui de Castelnaudary conduit à *Revel* , et l'on retrouve au *pont de Laudot* la rigole que l'on suit jusqu'à Revel , d'où l'on monte à *Saint-Ferriol* , à *Alzau* , et le jour suivant on est de retour de bonne heure à Castelnaudary. Pour ceux qui feraient la tournée du Canal en remontant de *Beziers* pour se rendre à Toulouse , ils pourraient se rendre directement de Carcassonne dans la Montagne Noire en suivant la grande route de Carcassonne à Revel ; et après avoir visité la rigole de la montagne et les réservoirs de *Lampy* et de *Saint-Ferriol* , revenir de ce dernier point à Castelnaudary ou à Naurouse , et y reprendre la barque de poste allant à Toulouse.

Si l'on a un jour de plus à donner à cette tournée , on peut aller visiter , dans les environs de *Saint-Ferriol* , la petite ville de *Revel* , la prise d'eau du *Sor* et le collège de *Sorèze* , que sa réputation bien établie a placé depuis longtemps parmi les établisse-

ments les plus remarquables de ceux qui sont destinés à l'instruction publique.

Laissant au voyageur la faculté de choisir parmi ces différents itinéraires, nous adopterons le plus complet, et nous nous placerons avec lui à Naurouse, pour faire passer successivement sous ses yeux tout ce qui peut l'intéresser; mais les travaux de la Montagne Noire étant, en quelque sorte, le principe, la condition absolue de l'existence du Canal du Midi, nous croyons indispensable de lui faire connaître, avant tout, l'organisation particulière de cette partie si importante de ce bel ouvrage, pour le mettre à même de pouvoir mieux juger son influence et son action comme ressort principal d'une admirable combinaison.

Nous avons déjà dit que le premier soin de Riquet, du moment qu'il eut reconnu le point de partage, avait été de se livrer à la recherche des eaux qu'il devait réunir dans la Montagne Noire, et qui devaient décider du succès de la grande entreprise qu'il méditait.

La petite rivière du *Sor* fut la première qui fixa son attention.

Sortant de la Montagne Noire, où elle mettait en action plusieurs usines, elle venait arroser la plaine de Revel, se dirigeant vers le nord-ouest; elle se réunissait à l'Agout, qui lui-même se réunit au Tarn que la Garonne reçoit près de Moissac.

Ces cours d'eau avaient arrêté la première pensée de Riquet; il avait d'abord cru possible de les suivre pour établir la branche de son Canal qu'il

projetait de diriger vers l'Océan ; mais les difficultés qu'il craignit de rencontrer dans la navigation de l'Agout et du Tarn , le firent renoncer à ce projet.

Il conçut alors celui de s'emparer des eaux du Sor , affluent de l'Océan au-dessus de Revel , et de les conduire par une rigole tracée sur le revers de la Montagne Noire , jusqu'au point où il rencontrerait le ruisseau du Laudot , autre affluent de l'Océan sortant de la Montagne Noire.

Un nivellement fait avec beaucoup de soin apprit à Riquet que ces deux cours d'eau réunis pouvaient être conduits au point de partage , par une rigole longeant le pied des coteaux de Saint-Félix et de Saint-Paulet. Ce fut l'origine du tracé de la rigole de la plaine , qui conduit encore aujourd'hui ces eaux au bassin de Naurouse , d'où elles se versent dans le biez de partage.

Mais les longues sécheresses dont ces contrées sont quelquefois affligées , avaient fait craindre à Riquet que les eaux de ces deux ruisseaux ne fussent pas toujours suffisantes pour fournir aux besoins du Canal. Une sage prévoyance le porta en conséquence à s'assurer d'autres ressources ; c'est ainsi que , remontant dans la Montagne Noire jusques au ruisseau d'Alzau , cours d'eau très-important qui descendait dans le Fresquel , il le fit changer de direction , lui creusa un nouveau lit dans les contours de la montagne , et lui fit recevoir par les mêmes moyens les ruisseaux de Bernassonne , Lampy , Rieutort et autres intermédiaires moins considérables. Toutes ces eaux réunies à celles du Laudot vinrent se joindre dans la

plaine à celles du Sor, et l'alimentation du Canal fut assurée contre les chances des longues sécheresses.

Ces combinaisons de la plus sage prévoyance ne suffisaient pas encore pour rassurer entièrement Riquet sur les besoins du Canal ; il voulut avoir encore une réserve extraordinaire pour les cas les plus imprévus, et il se détermina à construire dans le vallon du Laudot le bassin de Saint-Ferriol.

Cet immense réservoir reçoit, quand on le veut, toutes les eaux de la montagne, excepté celles du Sor. Lorsqu'il est plein, on fait passer le surplus des eaux par une rigole *de ceinture* tracée hors du réservoir et sur l'un de ses côtés, d'où elles tombent encore dans le lit du Laudot pour aboutir dans la rigole *de la plaine*.

Dans le cours du dernier siècle et vers 1776, lorsque la jonction de la robine de Narbonne avec le Canal principal fut arrêtée, les propriétaires du Canal du Midi convinrent avec les États de Languedoc de la nécessité de construire dans la Montagne un second réservoir pour alimenter le Canal de jonction. Ce réservoir fut construit dans le vallon de Lampy, à l'emplacement qui avait déjà été désigné par Riquet ; il est rempli par les eaux du ruisseau du même nom et celles du Lampillon. A la sortie du réservoir de Lampy, ces eaux tombent dans la rigole de la montagne en traversant un petit bassin qu'on appelle *le Vieux Lampy*. Plus haut encore, Riquet s'empara des eaux de l'*Alzau*, au moyen d'un barrage, et les conduisit par une rigole supérieure, jusques au-dessous du bassin de Lampy, aux eaux duquel elles se

réunissent pour se rendre ensuite soit dans le réservoir de Saint-Ferriol, soit directement au Canal. D'autres réservoirs ont été également indiqués par Riquet dans la Montagne Noire; le plus considérable serait celui de *Cals*, près de l'Alzau, et qui pourrait contenir à lui seul une masse d'eau plus considérable que celle de Saint-Ferriol et de Lampy réunis. Ils seraient donc de nature à répondre au besoin que des circonstances imprévues feraient naître, d'augmenter les eaux du Canal du Midi ou pour sa navigation ou pour celle de nouveaux embranchements.

Tel est l'enchaînement des moyens par lesquels l'habile combinaison de Riquet parvint à assurer au biez de partage du Canal du Midi, une quantité d'eau suffisante pour soutenir pendant toute l'année le mouvement des barques montant et descendant ce Canal, et garantir ces mêmes ressources pour l'avenir.

La surveillance des besoins, l'emploi d'une sage réserve pour y répondre, une grande précision dans les rapports et une observation constante des circonstances et des variations qui peuvent influencer sur le service de la navigation, réclament une attention et des soins continuels : nous devons dire que ces conditions ont été jusques ici parfaitement remplies.

Nous nous sommes arrêtés au-dessus de l'écluse de l'Océan, près du bassin de Naurouse.

On trouve sur les bords de ce bassin, la demeure de l'Ingénieur chargé de la division. La maison qu'il occupe a acquis un certain degré de célébrité depuis que les généraux français et anglais ont signé, en

1814, dans le salon de cette habitation, l'armistice qui mit fin, après la bataille de Toulouse, à la longue guerre née de la révolution.

C'est de là, après avoir parcouru les environs et vu le débouché des eaux alimentaires du Canal dans le biez de partage, que se placerait la visite au monument dont nous avons parlé (1).

La rigole de la plaine recevait autrefois dans son lit plusieurs ruisseaux amenant les eaux troubles qui ont fini par attérir le bassin de Naurouse, et ont souvent encombré le biez de partage et jusqu'aux retenues voisines. On s'en est délivré au moyen de trente aqueducs construits sous la rigole. Celle-ci est un Canal de petite dimension qui pourrait être facilement rendu à la navigation, pour arriver de la plaine de Revel au Canal du Midi, au moyen du rétablissement des écluses.

La rigole de la plaine a ses deux francs-bords comme la ligne navigable du Canal, et, de même, déterminés par un barrage. Une partie en est plantée, cultivée et affermée, et sur l'un d'eux existe un chemin de service qui pourrait facilement être converti en chemin de halage. On peut en profiter aujourd'hui pour suivre les contours de la rigole, soit à pied, soit à cheval, soit même avec une voiture légère.

En partant de Naurouse, la rigole a été tracée, comme nous l'avons dit, sur la pente inférieure des coteaux de Saint-Paulet et Saint-Félix, qui bornent

(1) Voir la note C, à la fin du volume.

à l'ouest la plaine de Revel. Elle suit les nombreux contours de ces coteaux jusqu'au point de *Graissens* qui sépare les versants des deux mers; c'était sur cet autre col que Riquet avait d'abord eu l'idée de placer le point de partage qui eût été de 20 mètres plus élevé qu'à Naurouse. Il y renonça quand il abandonna le projet d'arriver à la Garonne par l'Agout et le Tarn, ou par le vallon du Girou; il porta le point de partage sur le col de Naurouse, l'abassa ainsi de 20 mètres, et descendit à la Garonne par le vallon du Lhers (1).

On voit à *Saint-Paulet* le château qui appartient aux Comtes de la Tour d'Auvergne. Sa situation élevée est remarquable; mais il l'est plus encore par les souvenirs qu'il rappelle et ceux qu'il renferme. En effet, le propriétaire actuel ayant fait valoir ses droits comme représentant la famille de Turenne, on lui a rendu le cœur de ce grand homme, qui avait été déposé aux Invalides, et qui est actuellement conservé au château de Saint-Paulet. Ce château peut d'ailleurs être cité pour avoir été, en 1814, le

(1) C'est pendant qu'il s'occupait avec ardeur des moyens de réaliser son grand projet, qu'il fit à Revel une maladie violente. (En 1672. Voir l'Hist. du Canal, page 96.) On raconte la ruse employée par son médecin, qui, voyant que le délire qui l'agitait, provenait principalement de la préoccupation où il était d'une sécheresse, qui lui causait une vive contrariété, réussit, dit-on, à le guérir en agissant sur son imagination. Le moyen bizarre qu'il mit en usage, fut de faire monter au haut de la maison, un grand nombre de seaux d'eau qui, répandus sur le toit, procurèrent au malade l'illusion d'une pluie qu'il appelait de tous ses vœux.

quartier-général du Duc de Wellington après la bataille de Toulouse.

Plus loin se voient les ruines du fort des Casses et la petite ville de *Saint-Félix de Caraman*, qui renferme l'ancien château du Duc de Montmorency. Chaque partie saillante de ces nombreux contours est signalée par des restes d'habitation rappelant encore les longues guerres de religion qui dévastèrent ces contrées. Dès le plateau de Graissens on commence à découvrir la riche plaine de Revel.

On arrive bientôt à la demi-écluse du *Laudot*, où s'opère la réunion des eaux du Sor amenées par la partie supérieure de la rigole de la plaine, avec celles qui descendent du vallon du *Laudot*, du réservoir de *Saint-Ferriol* et de la rigole de la montagne.

La maison du Garde épanchoir, chargé des manœuvres à ce point de réunion des eaux, offre un point de repos agréable aux voyageurs.

Du pont de *Laudot* on suit jusqu'à *Revel* la rigole de la plaine qui a été tracée sur le revers des dernières pentes de cette partie de la *Montagne Noire*; on prend ensuite la route qui conduit de *Revel* à *Carcassonne*, et on monte à *Saint-Ferriol*. Cependant la rigole s'étend encore jusqu'à une lieue au delà, où se trouve la prise d'eau du Sor, au *pont Crouzet*.

Revel est une jolie petite ville d'environ 6000 âmes; elle est située au milieu d'un bouquet d'arbres et au centre d'une plaine riante et fertile, qui s'étend du côté de l'*Agout* jusques auprès de la ville de *Castres*. Elle renferme plusieurs établissements industriels, et son commerce actif en denrées du pays

répand l'aisance dans toute cette contrée. La plaine qui s'étend entre le revers de la Montagne Noire, couvert de vignes et de verdure, et la chaîne des collines qui lui sont opposées, et dont les principales crêtes sont occupées par Saint-Paulet, Saint-Félix, Saint-Julia, Aguts, Montgé et Puylaurens, se découvre en entier de la rampe qui conduit à Saint-Ferriol; il faut s'arrêter quelques instants à ce point, d'où la vue plane sur tout le pays qui s'étend jusqu'au Tarn, et sur la petite ville de *Sorèze* et son collège si connu.

Bientôt après on aperçoit le vaste réservoir de Saint-Ferriol. On y arrive par un embranchement de route dont l'entrée est marquée par une pierre indicative. Cette route conduit à la maison du Garde, située au-dessous de la digue et près de celle réservée à l'Administration. On y reçoit les voyageurs et leurs chevaux; ils y trouvent les premières ressources que peut offrir un endroit assez éloigné de toute habitation.

Le réservoir de Saint-Ferriol a été formé dans le vallon du Laudot, au moyen d'un barrage transversal qui y rassemble et y retient les eaux arrivant de la partie supérieure de ce même vallon et celles des versants réunis dans la rigole de la montagne. Ce barrage s'étend sur une longueur de 800 mètres environ; son épaisseur est de 60 mètres, et sa hauteur de 32.

Il est composé de trois murs parallèles, en maçonnerie, dont deux sont placés aux deux faces d'amont et d'aval du barrage, et le troisième vers son milieu.

Ce dernier est appelé *le grand mur*, ses dimensions étant plus considérables que celles des deux autres.

Deux terrassements remplissent les deux intervalles compris entre les trois murs, et concourent avec eux à la résistance que le barrage oppose au poids des eaux. Deux voûtes en maçonnerie presque entièrement au-dessus l'une de l'autre, furent construites primitivement dans toute l'épaisseur du barrage, pour les manœuvres de l'écoulement des eaux du réservoir, lorsqu'il s'agit de remplir le Canal. Dans la suite, les parties de ces deux voûtes, situées entre le mur d'amont et le grand mur, devinrent inaccessibles par suite des filtrations; on porta dans l'intérieur de celui-ci les ouvrages et les manœuvres nécessaires à l'évacuation des eaux; et ce n'est que pendant la mise à sec du réservoir, qu'on peut pénétrer dans les parties des voûtes qui ont été abandonnées en amont du grand mur.

Pour mesurer les hauteurs des eaux contenues dans le réservoir, on a construit, avant la révolution, sur le premier mur, une pyramide en maçonnerie, dont les retraites et les assises présentent une espèce d'échelle qui s'élève à 21 mètres au-dessus du fond du réservoir, marqué par le seuil de la vanne intérieure du fond. La partie supérieure de cette échelle est continuée sur la face du grand mur, au moyen de repères saillants dont le plus élevé marque 32 mètres, et est placé dans le parapet de ce grand mur. C'est ainsi qu'on a obtenu une échelle invariable, qui sert également lors du remplissage du réservoir et lors de son évacuation.

D'après un usage fondé sur une longue expérience,

il a été convenu que l'on considérerait le réservoir comme plein, lorsque la surface de ses eaux se trouve à la hauteur, au-dessus du fond, de 31 mètres 35 centimètres; cette surface est alors de 67 hectares, et le volume des eaux contenues dans le réservoir est de 6 millions 374 mille mètres cubes, volume qui excède la capacité du Canal entier. Cette indication suffit pour donner une juste idée du réservoir de Saint-Ferriol, et des ressources que Riquet, en le créant, ajouta au grand volume d'eau qu'il avait déjà tiré de la Montagne Noire, pour assurer les besoins de la navigation.

On a établi un jaugeage de la capacité du réservoir, divisée en tranches horizontales, chacune de l'épaisseur de cinq centimètres. Chaque jour le Garde du réservoir envoie à l'Ingénieur de la division de Naurouse, qui le transmet à l'Ingénieur en chef du Canal, le bulletin du nombre des tranches ainsi observées; de plus, dans le voisinage du réservoir et sur le barrage, on a établi deux appareils hydrométriques, l'un pour mesurer la hauteur des eaux pluviales tombées, et l'autre la hauteur du déchet suite de l'évaporation et qui se constate à la surface du bassin. Ces deux hauteurs, mentionnées sur le bulletin du Garde, mettent l'Ingénieur en chef à même de connaître à tout instant le volume des eaux que le réservoir contient (1).

(1) La moyenne de la quantité d'eau pluviale tombée pendant les dix dernières années sur le Canal est de 69 centimètres.

La moyenne de l'évaporation des eaux du Canal pendant les mêmes dix années est de 77 centimètres.

Dans son état actuel, et par suite de la réduction dont nous avons parlé des voûtes primitives du barrage aux parties comprises entre le grand mur et le mur d'aval, et autres travaux exécutés dans le barrage, les ouvertures destinées à assurer l'évacuation du réservoir sont toutes placées dans le grand mur; elles sont au nombre de quatre : 1° le déversoir du trop plein; 2° la vanne de la Badorque; 3° les robinets que l'on ne considère que comme une ouverture, et 4° la pale de bonde plane au-dessous des robinets. On va construire une cinquième vanne à six mètres au-dessous de celle de la Badorque, et qui ne sert qu'à l'époque de la mise à sec complète du réservoir.

Lorsque le réservoir est plein, l'ouverture du déversoir supérieur et de la vanne de la Badorque vers le côté droit du vallon du Laudot, où tombent alors leurs eaux, produit de magnifiques cascades au milieu des rochers granitiques et de la plus belle végétation.

Les robinets sont au nombre de trois; ils reçoivent les eaux du réservoir par des tuyaux horizontaux qui leur sont adaptés, et qui traversent le mur vertical établi dans le grand mur. On ouvre et on ferme les robinets à l'aide de crics horizontaux, qui évitent toute secousse, et qui même peuvent servir à régler le débit des eaux.

La *rigole de ceinture* dont nous avons parlé plus haut est creusée sur le côté du vallon du Laudot, elle reçoit les eaux qui descendent par le lit naturel de ce ruisseau lorsqu'on ne peut les introduire dans

le réservoir. La rigole n'a éprouvé aucune dégradation le long du réservoir, où sa pente est très-faible ; mais la partie supérieure est ouverte dans le voisinage du barrage et sur une longue étendue en aval, dans des terres sans consistance, sujettes à de grands éboulements. On a cherché des moyens sûrs pour y remédier, et on y est parvenu en voûtant une partie de la rigole et en remblayant l'espace vide entre cette digue et le coteau.

En quittant le réservoir de Saint-Ferriol, le voyageur reprend le chemin de traverse qui l'y a conduit et se retrouve sur la route de Revel à Carcassonne, dont il suit les contours dans le vallon du Laudot ; il remonte ce vallon jusques au village des *Cammazes*, situé sur un des points les plus élevés de la Montagne Noire, et y jouit de l'aspect des sites pittoresques couverts de bois, dont l'uniformité est variée de temps en temps par celui des plus vertes prairies.

Dans ce parcours de la route, et quoiqu'il soit éloigné du cours des eaux alimentaires du Canal, dont il entend néanmoins le bruit, le voyageur n'a à regretter la vue d'aucun ouvrage important, attendu que ces eaux y coulent dans le lit naturel du ruisseau. Ce n'est qu'au village des *Cammazes* qu'il retrouve des ouvrages dignes d'exciter sa curiosité et son intérêt. Il y remarquera d'abord l'extrémité inférieure de la rigole de la montagne et le mur de chute formant un déversoir par lequel les eaux de cette rigole se précipitent dans la source même du Laudot.

On a été obligé de faire passer la rigole de la Montagne sous le village des *Cammazes*, au moyen

d'une percée et d'une voûte qui portait plusieurs maisons ; la voûte en a été construite avec la pierre schisteuse et plate du pays. Cette construction a été faite avec beaucoup de simplicité ; elle est garnie d'une double banquette que l'on peut suivre pour traverser la percée.

Le voyageur remarquera ensuite l'architecture des têtes de la voûte , qui rappelle celle de la porte Saint-Martin de Paris , dont la construction date de la même époque du règne de Louis XIV.

L'architecture de la tête d'aval fut , dans l'origine , décorée de l'emblème d'un soleil , avec cette devise , *nec pluribus impar* , qui était celle du grand Roi. En détruisant cet emblème aux premières années de la révolution de 1789 , on a cru supprimer un signe de féodalité , tandis qu'il ne s'agissait que de rappeler une date historique qui méritait d'être conservée sur un des ouvrages du Canal du Midi , et doit y être rétablie.

La nouvelle maison du Garde indique le point où le voyageur doit quitter la route pour suivre la rigole de la montagne , après avoir visité en détail la *percée des Cammazes*. La rigole est creusée en amont dans un terrain schisteux et très-perméable , qui , depuis la construction primitive , a subi divers accidents. Ces points sont marqués par des pierres , portant des inscriptions qui les expliquent , et que le voyageur lira avec intérêt dans cette partie isolée de la montagne.

Cette portion de la rigole a une faible pente et fait de grands contours dont l'un se trouve sur la

ligne qui sépare les versants des deux mers. Ce point de la Montagne Noire qu'on appelle *Plô de la Jace* était forcément indépendant du tracé de cette partie de la rigole de la montagne, comme il l'était aussi pour la route de Revel à Carcassonne, qui est parallèle à la rigole sur une certaine longueur. En égard à l'isolement de cette partie de la montagne, l'Administration du Canal y a établi le logement d'un Cantonnier.

La rigole de la montagne sur le *Plô de la Jace* a les dimensions habituelles, c'est-à-dire une largeur de 3^m 50^c, une profondeur totale d'un mètre et une hauteur d'eau d'environ 50 centimètres, qui approche du double dans les temps de crue des ruisseaux qui alimentent la rigole et ceux où l'on porte ses eaux à la hauteur nécessaire pour hâter le remplissage du Canal.

Ce terrain schisteux et perméable s'étend depuis le village des Cammazes jusques au col du Conquet. La rigole y perdait presque entièrement ses eaux, ce qu'on a empêché par l'application d'un revêtement en maçonnerie hydraulique, successivement étendu à toute la portion de la rigole où se manifestaient des filtrations. Depuis le col du Conquet, la rigole est creusée dans un terrain granitique ou de gneiss, qui en général ne donne lieu qu'à peu de filtrations jusques à la prise d'Alzau. Aussi les ouvrages d'art que l'on rencontre sur cette première partie, ont pour but d'assurer la manœuvre des eaux et non l'étanchement des filtrations.

Près du *Conquet*, on voit le déversoir par lequel

Riquet terminait la rigole de la montagne, en jetant dans le lit du Sor les eaux alimentaires du Canal qu'il devait reprendre au Pont-Crouzet, au sortir de la Montagne Noire, et conduire par la rigole de la plaine au biez de partage de Naurouse. Ce déversoir, en pierre de taille, sert, à volonté, à jeter les eaux dans le Sor, ou à les introduire dans la partie inférieure de la rigole de la montagne. Le garde du Conquet est chargé de fonctions importantes pour la navigation du Canal. Sa maison, adossée au déversoir, est située sur un des points les plus agrestes que présente la montagne.

Le voyageur continue à suivre au-dessus du col du Conquet le chemin de service de la rigole, chemin toujours bien entretenu, et qui est parfaitement nivelé pour les voitures. Il rencontre bientôt la prise du ruisseau du Rieutort, qui jusques ici n'a nécessité aucun ouvrage d'art. Bientôt un grand approfondissement de la rigole annonce seulement qu'il est passé dans le vallon du ruisseau de Lampy, où par contre beaucoup de travaux ont été exécutés, et entre autres le réservoir de Lampy dont nous avons parlé plus haut. C'est de ce côté que se retrouvent encore les traces visibles de la rigole d'essai que Riquet avait imaginé de creuser pour la démonstration de son plan et qu'il conduisait ensuite dans la plaine.

Pour raccourcir les contours de la rigole de la montagne dans le vallon de Lampy, Riquet se détermina d'abord à y construire un aqueduc en bois qui traversait la partie la moins accidentée du vallon. Le ruisseau de Lampy, avec son affluent le Lampil-

lon, était reçu en tête de l'aqueduc, et le traversait avec les autres eaux de la rigole.

Cet aqueduc étant sujet à de grandes filtrations, on y renonça; on barra la partie unie du vallon à la hauteur des francs-bords de la rigole, en créant ainsi une pièce d'eau s'y rattachant, qu'on a appelée le *vieux Lampy*, et sur le bord de laquelle est bâtie la maison de l'administration, où le voyageur trouvera ce qui est indispensable pour quelques instants de repos.

Le bassin de *Lampy vieux* s'écoule à volonté par un aqueduc construit sous la digue de son plan. Plus tard on construisit le réservoir de Lampy dans la partie supérieure du vallon, en profitant d'un grand élargissement de ce même vallon suivi immédiatement d'un rétrécissement sur lequel on établit le barrage, dont la largeur à la base n'est que de sept mètres, de cent vingt mètres à la partie supérieure, et dont le couronnement constate une hauteur de 15^m 65^c.

Ce barrage ne fut pas composé, comme celui du réservoir de Saint-Ferriol, de plusieurs murs parallèles avec des terrassements intermédiaires; mais d'un seul mur renforcé par des contreforts et percé, à diverses hauteurs, de quatre vannes pour son évacuation; ce qui a remplacé ici le système des robinets.

La tranche supérieure du réservoir de Lampy présente une étendue de 23 hectares et demi, et le volume des eaux qu'il contient est d'un million 672 mille mètres cubes.

Ce bassin, lorsqu'il est à pleins bords, offre l'aspect

d'un lac dont les eaux transparentes reflètent les massifs de bois qui l'entourent, et ferait l'ornement du plus beau parc. On peut s'y rappeler la gracieuse description que fait Delille d'une nappe d'eau de ce genre.

« Ce miroir éclatant d'où les rayons du jour
 » Pénètrent doucement dans les bois d'alentour,
 » Et de l'onde au bocage et du bocage à l'onde
 » Promènent en jouant leur lueur vagabonde.
 » L'œil aime à voir glisser à travers les rameaux
 » Et leur clarté tremblante et leurs jours inégaux,
 » Là leur teinte est plus vive, ici plus rembrunie,
 » Et de ces doux combats résulte l'harmonie. »

Les eaux du réservoir de Lampy sortant successivement de ses quatre vannes, tombent dans le lit naturel du ruisseau. Elles entrent ensuite dans le bassin du *vieux Lampy* et passent dans la rigole de la montagne.

Du ruisseau de Lampy la rigole de la montagne, et toujours tracée dans le terrain granitique ou de gneiss, atteint le ruisseau de Bernassonne, qui, y entrant naturellement par son franc-bord de droite, n'a exigé aucun ouvrage d'art. Mais sur le franc-bord gauche on voit en amont de la maison du Garde un épanchoir destiné à vider cette partie de la rigole à une hauteur convenable. La manœuvre en est faite avec des poutrelles, dont on règle le nombre, suivant le volume des eaux à évacuer.

Nous ne parlons pas ici de quelques affluents, soit du Bernassonne, soit de l'Alzau, qui sont reçus dans la rigole de la montagne, et dont les eaux sont censées se confondre avec ces deux ruisseaux. Il n'existe

rien de plus charmant que cette portion de la rigole qui, depuis Lampy, suit les contours de la montagne pendant environ trois lieues. Une route parfaitement nivelée et constamment ombragée par les plus beaux arbres, côtoie les bords de ce cours d'eau limpide auquel on pourrait appliquer ces vers gracieux :

« Le ruisseau réfléchit l'image
 » De l'arbre qui vient l'embellir,
 » Et l'onde, en se pressant de fuir,
 » Baise à petit bruit son rivage. »

La vue de la plaine de Carcassonne et de toute la chaîne des Pyrénées complète, par un beau jour, le charme de cette promenade unique dans le monde, et c'est ainsi qu'on arrive à *la prise d'Alzau*, limite supérieure de la rigole de la montagne, et où un barrage à poutrelles avec revêtement de pierre de taille, peu élevé et construit sur le plafond du ruisseau, permet de jauger journallement la quantité d'eau que l'on fait dériver de la rivière d'*Alzau*.

La prise d'Alzau est un des points les plus agréables de la Montagne Noire. Immédiatement au-dessus se trouvent la forge dite d'Alzau et les bâtiments qui s'y rattachent. Ce hameau est habité par le propriétaire de la forge qui y a bâti une jolie maison, et par ses ouvriers, tant que l'abondance du ruisseau fournit au travail.

Du hameau de la prise, on aperçoit le clocher du village de *la Combe* qui en est très-près, le tout appartenant au département de l'Aude, diocèse de Carcassonne, tandis que les établissements du Canal, étant situés sur la rive droite de l'Alzau,

appartiennent au département du Tarn et au diocèse d'Albi.

Nous terminerons notre description de la rigole de la Montagne Noire par celle du monument que M. le duc de Caraman a érigé à son aïeul sur ce point le plus élevé des travaux qui signalent son œuvre. Il est de la plus grande simplicité et placé sur la plate-forme du franc-bord gauche de la rigole de la montagne en face de la prise d'Alzau, enfermé dans une enceinte circulaire, et entouré d'une grille. Ce n'est qu'un bloc rectangulaire de granit pris sur les bords de la rigole et qui repose sur un socle de basalte d'Agde, lequel porte lui-même sur une masse de granit brut, et telle qu'elle a été trouvée également sur la rigole de la montagne.

Les deux faces présentent des inscriptions, dont l'une énonce le but du monument, et l'autre rappelle les principaux faits de la construction du Canal et leurs dates (1).

Après avoir parcouru, dans la division de Naurouse, les deux rigoles alimentaires, les réservoirs construits par Riquet et les emplacements de ceux qu'il avait projetés, le voyageur devra revenir au biez de partage (2), pour y reprendre la visite des divisions du versant oriental.

D'après l'état actuel des chemins du Canal et

(1) Voir la note E, à la fin du volume.

(2) Le volume des eaux arrivant au biez de partage est évalué, en moyenne, à 35 millions de mètres cubes par année; environ cent mille par 24 heures.

surtout de ceux qui longent les deux rigoles alimentaires, il aura pu faire cette tournée en voiture, et se faire conduire partout où il y a des ouvrages à voir. Mais il est préférable pour lui d'effectuer à cheval son voyage de retour à Naurouse ; il pourra ainsi se porter facilement sur les points qu'il désirera revoir, sur ceux qui lui rappelleront des souvenirs historiques, enfin là où l'aspect de quelque site du pays au milieu duquel Riquet a conduit ses travaux du Canal, fait mieux comprendre l'ensemble des problèmes que l'homme de génie a résolus pour arriver à l'achèvement de son œuvre.

Depuis la prise d'Alzau jusques à Lampy et au col du Conquet, le voyageur n'a rien à voir de remarquable, qu'il n'ait déjà eu occasion d'observer. Mais à ce dernier point il se retrouve sur la ligne qui sépare les versants des deux mers, et nous lui conseillerons de suivre à cheval cette ligne jusques à sa rencontre avec la route de Revel à Castelnaudary, aux environs du château de Lapomarde.

Dans cette course il aura occasion de revoir le *Col de la Jace* dont il a été parlé, les travaux des Cammazes et le col de Lagarde, point où il rencontrera un hameau au-dessus duquel la ligne des versants des deux mers s'élève à une hauteur considérable, d'où se découvrent à la fois la partie de la rigole de la montagne où Riquet a conçu son projet d'alimentation, la plaine de Revel et celle de Castelnaudary, sillonnée par la ligne navigable du Canal. La beauté de ce coup d'œil général dont le voyageur jouira, le dédommagera amplement de la peine qu'il aura prise.

Parvenu à la route de Revel à Castelnaudary près le château de Lapomarède, il la suivra pour revenir à Castelnaudary. Cette route traverse le vallon du Fresquel, qui coule au nord de Castelnaudary; et quoique sa construction, qui précéda de quelques années la révolution de 1789, ait modifié l'aspect des localités, il reconnaitra encore le site de la bataille que le maréchal de Schomberg livra, en 1632, au duc de Montmorency, et où celui-ci fut fait prisonnier. On sait que, conduit ensuite à Toulouse, où se trouvaient déjà Louis XIII et le cardinal de Richelieu, il y fut condamné à mort et décapité, dans la cour du Capitole. Le mausolée qui lui fut érigé par sa veuve, née princesse des Ursins, existe encore à Moulins.

Enfin, le voyageur, arrivé ainsi à Castelnaudary par la route de Revel, prendra celle de Castelnaudary à Toulouse, qui le ramènera au biez de partage de Naurouse, pour la visite du versant oriental du Canal que nous allons entreprendre avec lui.

Division de Castelnaudary.

Le biez de partage finit, comme nous l'avons dit, à l'écluse de la Méditerranée, et au-dessous de cette écluse commence la division de Castelnaudary, qui a une longueur de 36,979 mètres.

Jusques à Castelnaudary, les retenues et les corps d'écluse que l'on rencontre n'offrent rien de remarquable. A l'une de ces écluses est bâti le moulin *de la Planque*. Cette usine, comme presque toutes celles qui ont été construites sur les bords du Canal, a été concédée par l'Administration, à la charge par le concessionnaire d'exécuter, dans un temps donné, les constructions nécessaires sur un plan dressé par l'Ingénieur en chef : ces concessions sont en général pour une durée de vingt à trente ans ; ce terme passé, le Canal devient propriétaire de l'usine, et perçoit pour son compte les bénéfices de l'exploitation, soit en affermant, soit en mettant l'usine en régie.

Avant d'arriver à l'écluse quadruple de *Saint-Roch*, on traverse le premier port de Castelnaudary : on entre ensuite dans le grand port ou bassin ; mais celui-ci est tellement exposé à la fureur du vent, que les barques sont obligées d'en longer les bords lorsqu'il souffle avec violence. On a cherché à les en préserver au moyen d'ilots plantés d'arbres.

Castelnaudary est une ville de près de 10,000 âmes ; elle est bâtie sur une colline qui domine le port ; les nombreux moulins qui l'entourent , signalent à la fois le domaine des vents et un commerce actif en grains et en farines. Sa situation est assez pittoresque. La ville renferme plusieurs fabriques, des filatures de coton , des clouteries et des minoteries. Cette petite ville est en mouvement de progrès ; il y a un bureau de recette pour le Canal.

La retenue qui suit l'écluse de Saint-Roch et se termine à celle du Gay , est une des plus belles du Canal. Les gazons sont bien entretenus , et une allée unie et bien sablée qu'une haie vive abrite des vents , a fait de cette partie du Canal la promenade favorite des habitants de Castelnaudary.

On trouve ensuite la triple écluse *du Vivier* , dont le moulin est un des plus remarquables du Canal , en ce qu'il renferme une vaste minoterie bâtie sur un plan régulier , et où toutes les opérations sont faites par le mouvement des eaux. Plusieurs autres écluses se suivent ensuite à de très-petites distances ; la *Montagne Noire* , en s'éloignant un peu , borne l'horizon au nord ; les hauteurs de *Fanjeaux* , de *Montréal* et les dernières collines vers lesquelles s'abaisse la chaîne des Pyrénées , terminent au midi la riche vallée que parcourt le Canal.

On passe à *Bram* , près du château qui appartient à M. de Lordat. L'écluse de *Villesèque* est la dernière de la division de Castelnaudary ; cette partie du Canal est remarquable par la largeur qu'on lui a donnée , par la régularité du profil de ses bords et la beauté

de ces plantations. On admire à chaque détour ce fleuve factice, partout à pleins bords, sur une longueur de plus de 60 lieues, et dont le courant, entretenu par le jeu continu des écluses, devient un bienfait de plus pour un pays où le manque d'eau se faisait si vivement sentir.

A un quart de lieue de Villesèque et près de Sainte-Eulalie, se trouve le château d'*Alzau*, appartenant à M. le comte Gerard de Pins, et construit par lui récemment au centre de prairies arrosées par l'*Alzau*, environné des plus beaux arbres, et faisant face, d'un côté à la chaîne de la Montagne Noire, et de l'autre à celle des Pyrénées dont plusieurs des principales cimes se montrent à l'horizon (1).

(1) Voir la note F, à la fin du volume.

Division de Carcassonne.

LA division de Carcassonne, depuis l'écluse de Villesèque jusques à celle de Jouarres, a 49,257 mètres de longueur.

L'écluse de Lalande est la première de cette division. On y remarquera le point de vue qui s'offre sur la ligne du Canal se prolongeant dans la plaine et la chaîne de montagnes qui forme le fond du tableau.

Jusqu'en 1809, le Canal n'arrivait qu'à une certaine distance de la ville de Carcassonne. Le premier projet de Riquet avait été de faire passer le Canal par cette ville, qui déjà de son temps avait acquis une certaine importance par ses manufactures de draps. Mais les habitants n'ayant pas voulu accéder aux propositions qui leur furent faites, de contribuer aux frais que devait entraîner le détour qu'il fallait faire pour l'approcher de la ville, Riquet se vit obligé de suivre la ligne plus courte et plus directe, qui l'en éloignait.

De nombreuses réclamations s'élevèrent plus tard, lorsque les habitants furent à même d'apprécier les avantages que l'on aurait pu retirer des légers sacrifices que demandait Riquet.

Peu d'années avant la révolution, ces réclamations

furent écoutées , et les Etats de la province de Languedoc entreprirent de changer une partie du cours du Canal , pour le faire passer sous les murs de Carcassonne , et donner à la ville le beau port qu'on y voit aujourd'hui.

Les travaux suspendus pendant le fort de la révolution , furent repris en 1798 et continués jusques à leur perfection , au moyen des sommes provenant des revenus.

La navigation de la nouvelle branche fut ouverte à la fin de mai 1810 , et l'ancienne branche fut abandonnée en même temps.

Cette nouvelle branche du Canal commence à *Foucaud* , et rentre dans l'ancien tracé du Canal au-dessus du *Pont aqueduc du Fresquel*.

Ce travail , parfaitement exécuté , a coûté plus de 2 millions , à raison des fortes excavations qu'il a fallu tailler dans le roc et des grands ouvrages d'art qu'il a exigés. On remarquera les ponts construits à l'entrée et à la sortie du port.

Carcassonne , chef-lieu du département de l'Aude , a une population de 20 à 25,000 âmes ; le commerce de cette ville est très-considerable ; ses manufactures de draps et sa position qui en fait un point central de communication , donnent un grand mouvement à ses transactions commerciales. L'ancienne ville avec ses fortifications gothiques est bâtie sur un rocher qui domine le cours de l'Aude. Elle résista au prince de Galles dit *le prince Noir* , lors d'une incursion qu'il fit de la Guienne en Languedoc. La nouvelle ville , qui fut brûlée par ce prince , est dans une si-

tuation agréable, bien percée par des rues droites et tirées au cordeau. Les Eglises de Saint-Michel et de Saint-Vincent, décorées en marbre rouge, sont assez belles ; les boulevards forment de jolies promenades : deux ponts de pierre sur l'Aude, dont un récemment construit, réunissent les deux villes ; le port du Canal est orné d'allées bien plantées et que décorent deux fontaines. C'est sur ce port que se trouvent les bureaux des Receveurs, et où abordent la barque de poste et les barques du service accéléré.

En s'éloignant de Carcassonne, l'aspect des deux villes, le cours de l'Aude et le contraste des riches prairies et des belles plantations que cette rivière arrose, couronnées au loin par la chaîne des Hautes-Pyrénées, forment un ensemble dont la variété et la richesse méritent une attention particulière. En effet, depuis l'écluse de Carcassonne jusqu'à celle du Fresquel, *la cité* se présente sous un aspect qui change à chaque instant, et la nouvelle ville, qui en est séparée par l'Aude, s'étale au-dessous d'elle, au milieu de bouquets d'arbres offrant le plus riant tableau.

C'est en admirant ce bel ensemble que l'on arrive au pont aqueduc du Fresquel, où le nouveau Canal rentre dans le tracé du plan primitif, tel qu'il avait été exécuté par Riquet.

La petite rivière du Fresquel descend des hauteurs de Naurouse et de Saint-Felix, et reçoit un grand nombre de ruisseaux qui sortent de la Montagne Noire. Elle est peu redoutable dans son état ordinaire ; ses eaux sont alors habituellement versées dans le

Canal au moyen d'une prise qui les y amène par une rigole de dérivation (1); mais dans les temps d'orages ou de grandes pluies, on est obligé de rejeter ce torrent dans son lit pour ne pas recevoir les eaux troubles, dont les dépôts formeraient des atterrissements qui pourraient interrompre la navigation. Le Fresquel passe alors sous le pont aqueduc, et va se jeter dans l'Aude.

Ce pont est un des plus beaux ouvrages qui aient été construits sur le Canal; il sert à la fois au passage du Canal et à celui d'une route qui va de Carcassonne à Castres.

On peut donc voir à la fois passer sur cet aqueduc une barque de poste et une lourde diligence, l'une et l'autre chargées de voyageurs, indépendamment de ceux qui y passent en même temps à pied et à cheval.

La longueur de ce pont aqueduc est de 50 mètres. Il a trois arches, et est entièrement construit avec la belle pierre de taille de Carcassonne. Il est à 101 mètres 57 centimètres au-dessus du niveau de la mer.

On a changé le cours du Fresquel pour le faire passer sous le pont aqueduc et le conduire plus directement à l'Aude. Le nouveau lit est bordé de digues qui contiennent les crues de cette rivière; et on ne reçoit plus aujourd'hui dans le Canal que les eaux dérivées par une prise dont la rigole suit une partie de l'ancien lit. Le volume d'eau fourni par cette prise d'eau est ordinairement de plus de 30,000

(1) Cette prise est à 940 mètres de l'écluse double de Fresquel, en remontant la digue de gauche de la rivière.

mètres cubes par 24 heures. Il est des temps où ce volume peut être porté à 150,000 mètres cubes.

Entre le Fresquel et *Trèbes*, le Canal se trouve resserré dans une ligne de rochers qui a forcé à rétrécir sa largeur. On s'occupe des moyens de lui donner assez d'ouverture pour que la rencontre de deux barques n'ait aucun inconvénient. En approchant de *Trèbes*, on est frappé de l'aspect pittoresque de ce bourg. Près du *pont aqueduc d'Orviel* on voit le bourg de *Montredon*, et l'on aperçoit dans le lointain la vieille ville de Carcassonne, qui semble appuyée sur le fond de la chaîne des Pyrénées.

La rivière d'*Orviel* était autrefois reçue en entier dans le Canal, où elle occasionnait de fréquents retards à la navigation, par la nécessité où l'on était de recreuser souvent la partie exposée à recevoir les dépôts que les débordements de la rivière y apportaient.

Vauban, dans sa visite du Canal, en 1686, aperçut le mal, et se hâta d'y porter remède par le moyen d'un aqueduc dont Riquet avait déjà eu la première pensée, et dont celui de Répudre avait été le premier modèle. L'aqueduc d'*Orviel* est donc l'ouvrage de Vauban et un des plus beaux parmi ceux qui depuis ont été multipliés sur le Canal. Il a 40 mètres de longueur, non compris les épaulements; il se compose de trois arches égales, dont l'ouverture est de 11 mètres, et est à 86 mètres 71 au-dessus du niveau de la mer. La végétation qui l'entoure ajoute encore au caractère de ce beau monument.

Pour conserver au Canal le secours des eaux claires que l'*Orviel* peut y amener, on l'a détourné

de son cours ordinaire par une rigole de dérivation de 780 mètres de long. Cette rigole et la prise d'eau sont un objet digne d'attention, qui ne demande que peu de temps pour être examiné, et qui peut être le but d'une agréable promenade. L'Orviel fournit ordinairement au canal 30,000 mètres cubes d'eau par 24 heures. Une pépinière, qui appartient au Canal, est entretenue sur les bords de la rigole, et sert à fournir et à renouveler les plantations des francs-bords.

Près de Trèbes commence le pays où la culture de la vigne a pris une très-grande extension depuis que le Canal présente un débouché facile aux nombreuses distilleries qui se sont établies sur ses bords. Au delà de ce village il y a un chantier de construction qui est en assez grande activité.

En sortant de Trèbes, on descend une triple écluse, on passe près du château de *Saint-Julia*, et plus loin au château de *Millegrand*, propriété de M. de Belissens.

Sur plusieurs points, le canal est bordé par une plantation de cyprès formant une haie vive très-serrée, et qui préserve les barques de l'action des vents du nord, lesquels règnent quelquefois avec une violence qu'on a de la peine à combattre.

Le Canal suit toujours parallèlement le cours de l'Aude, au-dessus duquel il est maintenu à une assez grande hauteur; de l'autre côté de cette rivière, le mont Alaric offre une succession de sites très-variés.

Après avoir franchi un défilé où il se trouve resserré par une suite de rochers à travers les-

quels il a été creusé, il quitte les bords de l'Aude pour se jeter sur le versant opposé, vers l'étang de *Marseillette*.

Cet étang a été desséché de 1805 à 1810 par une rigole de fuite qui passe sous le Canal et va porter les eaux à la rivière d'Aude : sa superficie présente une surface de 2000 hectares environ ; qui aujourd'hui sont devenus des terres labourables, et qui seraient susceptibles de produits considérables si l'opération du dessèchement avait été perfectionnée. C'est la caisse hypothécaire qui administre aujourd'hui pour son compte cette belle propriété, en attendant le remboursement des avances qu'elle a faites aux propriétaires de l'étang. On essaie aujourd'hui d'améliorer les terres au moyen des eaux troubles de l'Aude, amenées par un tunnel de deux kilomètres de longueur, passant sous le canal et le coteau qui borne l'étang du côté du sud-ouest. Le Canal suit les contours de l'étang : on y rencontre successivement l'écluse de *Marseillette*, la triple écluse de *Fonfle*, les doubles écluses de *Saint-Martin* et de *l'Aiguille*, et le pont aqueduc de *l'Aiguille*, récemment construit sur la rigole d'évacuation de l'étang de *Marseillette*, remarquable par la perfection de son exécution. Entre l'écluse double de *Puicheric* et celle de *Jouarres*, le Canal passe sur le pont aqueduc *d'Argens double*, près de l'épanchoir du même nom, et traverse le bois de la Redorte.

Le passage du canal à travers les bois de la Redorte est un des points le plus à remarquer. Les contours en sont gracieux, ses plantations des plus

belles ; on croirait voyager dans un parc (1). C'est à peu près là , et déjà sur la pente qui s'incline vers la Méditerranée , que l'on entre dans la région méridionale du Languedoc , offrant une grande différence de climat et de productions avec la partie supérieure.

À peu de distance du village de la *Redorte* , se trouve le beau château du Comte de ce nom , fils du général Maurice-Mathieu , qui y avait construit de vastes établissements pour l'exploitation des vins de ses vignobles.

Près de l'écluse de Jouarres , M. de Carayon-Latour possède aussi un château entouré de beaux arbres et de vastes prairies : ses pressoirs et ses celliers sont cités dans le pays pour leur étendue et leur belle construction. On pourrait citer aussi ses écuries pour leur élégance et leur recherche. Une partie des terrains qui lui appartiennent , formaient autrefois un étang et des marais desséchés depuis peu , et qui donnent aujourd'hui les plus beaux produits.

L'écluse de *Jouarres* est la dernière de la division de Carcassonne ; là commence la 5^e division , celle du Somail.

(1) On remarque sur la rive gauche , en descendant , un peuplier d'une dimension extraordinaire qui a suggéré à notre poète *Daveau* le sujet d'un de ses plus agréables morceaux de poésie.

Division du Somail.

La division du Somail comprend deux parties du Canal principal, dont l'une s'étend depuis l'écluse de Jouarres jusques à l'entrée du Canal de jonction ; et l'autre, depuis cette entrée jusques au pont de Saisse ou de Capestang. Les deux parties réunies ont une longueur de 45,252 mètres. Cette division comprend aussi le Canal de jonction, dont la longueur est de 4871 mètres ; ainsi la longueur totale de la ligne navigable formant la division du Somail est de 50,123 mètres.

1^{re} PARTIE.

De l'écluse de Jouarres à l'entrée du Canal de jonction.

En partant de l'écluse de Jouarres, on rencontre l'écluse simple d'Homps, et l'on arrive à l'écluse d'Ognon, au-dessous de laquelle se trouve l'aqueduc du même nom.

Cet aqueduc, construit sous la direction de M. l'Ingénieur Pradal, se distingue par la simplicité de ses formes.

L'Ognon est un torrent venant des Cevennes, qui se jette dans l'Aude après avoir passé sous le Canal :

le plus souvent on peut traverser son lit à pied sec ; mais dans les temps d'orage il s'élève en peu de moments à une hauteur effrayante , témoin la crue de 1843.

Dans le premier tracé du Canal , le peu de pente que présentait le terrain pour conduire l'Ognon vers l'Aude avait fait renoncer à l'idée d'abaisser son lit pour le faire passer sous le Canal ; il y était donc habituellement reçu , et lorsque les fortes pluies de la montagne le faisaient élever au-dessus du niveau de la retenue , un vaste déversoir et plusieurs épanchoirs donnaient l'écoulement nécessaire à ses eaux et les rejetaient dans leur lit naturel. On se contentait alors de fermer les portes de l'écluse de défense pour empêcher les dépôts du torrent de se répandre dans la partie inférieure du Canal ; mais , dans ces cas trop fréquents , la partie comprise entre l'écluse supérieure et l'écluse de défense se trouvait bientôt encombrée ; la navigation était souvent arrêtée pendant plusieurs jours , et ce n'était que par le travail d'un recreusement à la fois difficile et dispendieux que l'on parvenait à rétablir son cours. De nombreux accidents avaient fait sentir la nécessité de porter remède à ce grave inconvénient ; mais on avait reculé longtemps devant une dépense qui ne pouvait être que très-considérable. Ce ne fut qu'en 1827 , que l'Administration se décida à faire construire l'aqueduc qui existe aujourd'hui , et qui fut terminé en 1828. L'Ognon n'entre plus dans le Canal , et dans tous les temps le commerce jouit maintenant en ce point des avantages d'une navigation non interrompue.

L'écluse et l'aqueduc de l'Ognon, la belle végétation dont ils sont entourés, les accidents du terrain, la vue des villages d'*Homps*, d'*Azille*, de *Pepieux*, d'*Olonzac*, forment un tableau à remarquer.

Après l'écluse de l'Ognon, on trouve celle de *Pechlaurier* et ensuite celle d'*Argens*.

A cette dernière écluse on entre dans la *grande retenue*, où, sur une étendue de 53,869 mètres, ou 14 lieues environ, le Canal est maintenu sur un même niveau, à 31 mètres 35 centimètres au-dessus du niveau de la mer, et suspendu sur le revers des coteaux qui forment les dernières arêtes du prolongement des Cevennes.

Une partie seulement de cette belle retenue appartient à la division du Somail, l'autre appartient à celle de Béziers.

Après l'écluse d'*Argens* on rencontre plusieurs ponts et plusieurs aqueducs. Celui de *Répudre*, qui est le premier ouvrage de ce genre, a été construit par *Riquet*, qu'on doit regarder comme l'inventeur des grands aqueducs construits sur les canaux de navigation.

On y a placé l'inscription suivante, sur la tête d'aval de l'aqueduc :

TORRENT DE RÉPUDRE.

—
PREMIER

PONT - CANAL.

INVENTION DUE AU GÉNIE DE

P. P. RIQUET.

1676.

Sa situation au-dessus du profond ravin entouré d'une riche végétation, ajoute encore à la beauté de son ensemble. Le torrent de Répudre est souvent dangereux et s'élève à une très-grande hauteur. Là, ainsi qu'à l'Ognon, à Sallèles et à Mirepeisset, se trouve indiquée la prodigieuse hauteur à laquelle les eaux se sont élevées, lors de la crue extraordinaire occasionnée par le terrible orage du 18 septembre 1843.

Près de là, se voit l'épanchoir à syphon de *Ventenac*; ce système ingénieux, dont on doit l'invention à Garipuy fils, et qui prévient de lui-même, et sans secours étranger, le danger d'une trop grande élévation dans le niveau des eaux, est une de ces innovations simples, mais importantes, qui méritent d'être remarquées. Après avoir passé le déversoir de *Ventenac* et le pont de Saint-Nazaire qui est à remarquer, on arrive au Somail.

Le Somail doit son existence au Canal. Ce petit port paraît destiné à devenir un des points les plus actifs du commerce de ces contrées. Les nombreux magasins qui déjà ont été construits par les négociants français et étrangers pour y servir d'entrepôts aux riches produits des vignes du Bas-Languedoc, attestent son utilité, et quoiqu'il ait été récemment augmenté, il ne suffit déjà plus au mouvement des barques qui y viennent prendre leur chargement; de nouvelles maisons s'élèvent, et tout semble annoncer une plus grande extension. L'Administration a, au Somail, un bureau de recette; les barques de poste s'y arrêtent pendant quelques instants et y prennent ou débarquent les voyageurs de Narbonne. Le Somail est le

point central où les différents services se croisent et s'entendent.

Si un voyageur désire parcourir le Canal de jonction et la robine de Narbonne, visiter cette ville et pousser jusqu'au port de la Nouvelle, c'est au Somail qu'il doit quitter la barque de poste de Toulouse et prendre celle de Narbonne. Il arrivera de bonne heure dans cette ville, où il trouvera les moyens nécessaires pour se rendre au port de la Nouvelle. Les mêmes moyens le ramèneront de la Nouvelle à Narbonne, d'où la barque de poste le reconduira jusqu'au Somail; il y trouvera à la même heure la barque de poste de Toulouse, sur laquelle il continuera sa route.

A peu de distance du Somail, à l'embouchure du Canal de dérivation qui conduit les eaux de la Cesse dans le Canal principal, on passe sur le bel aqueduc qui a été jeté sur le lit naturel de cette rivière. *Le pont aqueduc de Cesse*, construit par Vauban et Niquet, est un des beaux ouvrages du Canal. Sa longueur, non compris les épaulements, est de 64 mètres; sa hauteur est de 20 mètres; sa largeur de 3 arches, dont la plus considérable a 19 mètres d'ouverture.

La rivière de *Cesse*, qui, dans les crues d'eau, devient un torrent redoutable, passe, au moyen de ce bel aqueduc, sous le Canal.

C'est au-dessus du village de *Mirepeisset* qu'une belle chaussée avec un déversoir arrête la rivière de *Cesse* et lui enlève la quantité d'eau nécessaire pour alimenter le Canal. Ce courant y est introduit

par une rigole de dérivation, qui fournit journellement une masse d'eau de 50,000 mètres cubes, au moins, par 24 heures, et qui peut être portée à 125,000. C'est la plus riche et la plus précieuse source parmi celles qui alimentent le Canal, et ses eaux sont d'une limpidité remarquable.

On se rend à cette prise d'eau, en suivant la rigole de dérivation, à l'ombre des plus beaux arbres; cette petite excursion offre tout l'attrait d'une charmante promenade; on ne manquera pas d'observer, en suivant cette rigole, qu'elle a été soutenue sur une grande longueur, au-dessus du lit de la rivière, par une muraille solidement construite qui la défend contre les grandes inondations.

A peu de distance de l'aqueduc de Cesse, on rencontre la demi-écluse qui forme l'entrée du Canal de jonction, et de l'embranchement de Narbonne. C'est le point où le voyageur quitte le Canal principal, lorsqu'il veut voir cet embranchement et se rendre à Narbonne et au port de la Nouvelle. Nous le suivrons dans ce Voyage. Nous parcourrons avec lui, d'abord le Canal de jonction, puis la robine de Narbonne qui comprend la division du même nom, et nous reviendrons ensuite à l'entrée du Canal de jonction pour y reprendre le Canal principal et visiter la seconde partie de la division du Somail.

Canal de Jonction.

Dans la notice du chapitre II, nous avons déjà fait connaître l'objet du Canal de jonction. Nous

allons entrer dans plus de détails sur les motifs qui déterminèrent sa construction.

Le cours de la rivière d'Aude indiquait par sa pente naturelle la route que l'on devait suivre en partant du point culminant de Naurouse pour arriver à la Méditerranée. La première pensée de Riquet avait été de s'en servir pour faire le tracé de son Canal. Mais en étudiant avec plus d'attention les conditions particulières de cette rivière, alternativement faible ruisseau et torrent impétueux, il aperçut bientôt les inconvénients et même les impossibilités qui devaient résulter du système variable de son cours. L'Aude, prenant sa source dans les Pyrénées, et se trouvant soumise par conséquent aux effets des variations subites de l'atmosphère, ne pouvait être maintenue que par des travaux immenses dans un état de navigation assuré, et encore ces travaux n'auraient jamais été à l'abri de ces grandes crues d'eau auxquelles rien ne résiste et dont on est à chaque instant menacé.

De sages observations portèrent Riquet à abandonner le projet de canaliser l'Aude, et ce fut alors qu'il s'attacha à l'idée de conduire le Canal sur les hauteurs qui dominent la rive gauche de cette rivière. Cependant par ce second projet il ne renonçait pas entièrement à se servir de l'Aude pour alimenter le Canal et communiquer avec la mer. Il traversait cette rivière dans sa partie basse, et dirigeait le Canal par Narbonne vers le port de la Nouvelle. Enfin d'autres raisons le firent encore changer d'avis, et en 1670 il se décida définitivement à suivre la

route que parcourt aujourd'hui le Canal, et à le conduire par Béziers à l'étang de Thau, et de là à la mer par le port de Cette.

Ce changement rendit en quelque sorte le Canal principal étranger aux relations que le commerce intérieur de la province de Narbonne entretenait avec le port de la Nouvelle.

Mais les premières idées de Riquet avaient éveillé l'attention de l'Administration de la Province sur les avantages que cette partie du Languedoc pouvait retirer d'une ligne de circulation qui l'eût fait participer aux bienfaits que la navigation du Canal promettait au Midi de la France.

Pendant que Riquet poursuivait ses travaux de l'autre côté de l'Aude, on s'occupait à Narbonne de restaurer et d'améliorer la robine. Vers 1685, on construisit l'écluse de tête de Moussoulens, et trois autres écluses jusques à Narbonne, destinées à ralentir sa vitesse et à augmenter la profondeur de ses eaux. On pensait à lier la navigation de ce canal avec celle du Canal principal. Mais les divers projets qui furent mis en avant rencontrèrent de nombreuses difficultés dans la lutte des intérêts particuliers, et ce ne fut qu'en 1775 que ces difficultés furent entièrement levées par une convention qui fut signée entre les Etats de Languedoc et les principaux propriétaires du Canal. Elle eut pour but la construction du Canal de jonction et celle du réservoir de Lampy, destiné à remplacer dans le Canal du Midi les eaux qu'il fournirait au nouveau Canal.

Le Canal de jonction a été exécuté aux frais des

Etats avec le plus grand luxe. C'est un vrai modèle pour tous les ouvrages de ce genre. Nous allons le parcourir en détail.

Après être entré dans ce canal par l'écluse de tête dite de *Cesse*, on arrive successivement aux écluses de *Truillas*, d'*Empare*, d'*Argelliers*, de *Saint-Cyr* et de *Sallèles*.

Sallèles est un joli village, riche et commerçant, où réside l'Ingénieur chargé de la division du Somail. De *Sallèles* à l'écluse du *Gaillousty*, le Canal suit son cours en ligne droite au milieu d'une superbe avenue d'arbres; c'est une des portions les plus remarquables du Canal, et par un beau jour elle offre un coup d'œil magnifique.

L'écluse du *Gaillousty* précède la courbe du même nom, par laquelle le Canal de jonction débouche dans l'Aude. Entre cette courbe et l'écluse, les Etats avaient fait construire un très-beau bâtiment renfermant un épanchoir à quinze vannes, destiné à la fois à entretenir dans la courbe, à l'embouchure dans l'Aude, un courant qui empêchât les eaux troubles d'y déposer leurs limons, et à transmettre ces eaux à l'étang de *Capestang* pour en opérer le dessèchement par l'atterrissage effectué par ces limons. Malheureusement pour le canal et pour l'étang, ces travaux n'étaient pas terminés lorsque la révolution supprima les Etats. Ils sont restés imparfaits, et n'ont pas donné les résultats qu'on en attendait, parce qu'ils n'ont pas été entretenus.

En sortant de la courbe du *Gaillousty*, les barques traversent, au moyen d'une traîlle nouvellement

établie sur d'élégantes piles en maçonnerie, la rivière d'Aude, dont les eaux sont relevées par un barrage, et l'on arrive à l'écluse de Moussoulens qui forme la tête ou l'entrée de la dérivation de cette rivière qu'on appelle Canal de la Robine, lequel canal, comme nous l'avons dit, comprend la division de Narbonne, et a une longueur de 31,662 mètres.

Pendant que les barques traversent la rivière pour se rendre du Gaillousty à Moussoulens ou en revenir, les chevaux et les postillons la passent sur un bac.

Cette dérivation peut fournir en temps ordinaire 600,000 mètres cubes d'eau dans les vingt-quatre heures pour le service du Canal.

La traversée de l'Aude n'est pas sans inconvénient. Pendant les fortes crues, la rivière s'élève jusqu'à plus de 7 mètres au-dessus de son niveau ordinaire. Ses eaux couvrent la plaine de la rive gauche, et remontent dans le Canal de jonction jusques à l'écluse de Sallèles. Alors toute navigation devient impossible, et la communication entre ce canal et la robine est interrompue. Ces interruptions se répètent plusieurs fois dans l'année, et leur durée totale est d'environ quinze jours.

Division de Narbonne.

Les portes d'amont ou de tête de l'écluse de chasse de Moussoulens sont destinées à empêcher les grandes crues de l'Aude de pénétrer dans la robine, et de dégrader le Canal. Mais pendant les crues on ouvre les quatre empellements de cette porte, afin de maintenir dans le Canal un courant qui empêche les eaux troubles d'y déposer des limons, et on recouvre ces portes d'un tablier en fer qui, s'appuyant sur le pont, ferme entièrement le passage aux eaux, qui causeraient les plus grands dégâts si elles venaient à surmonter les entretoises supérieures.

La robine faisait autrefois de nombreux circuits qui rendaient sa navigation longue et incommode. Les Etats entreprirent d'en diminuer la longueur par des redressements que le Gouvernement a continués pendant la révolution. Telle qu'elle est aujourd'hui, la robine forme un beau canal. La culture de la vigne a pris dans les coteaux environnants un accroissement immense, et on ne peut qu'être vivement frappé de l'aspect que présente ce beau pays. La ville de Narbonne, que l'on aperçoit dans le lointain avec sa haute cathédrale, complète la richesse de ce tableau.

De Moussoulens à Narbonne on trouve l'écluse de Raonel et celle du Gua à laquelle est accolé un moulin. La ville de Narbonne, après avoir joué un rôle important comme colonie romaine, est aujourd'hui bien déchue de son ancienne splendeur ; l'intérieur en est assez irrégulièrement bâti ; sa population ne s'élève pas à plus de 10,000 âmes. Elle est cependant le centre d'un commerce alimenté par les riches récoltes des vins et des grains du Bas-Languedoc ; celui des distilleries y a pris une extension extraordinaire. Ce commerce tend à remplacer celui des grains qui a été longtemps le plus important objet des expéditions de ses environs. Narbonne renferme plusieurs maisons de commerce. D'après les anciennes traditions, il paraît que la ville était autrefois entourée par des lacs qui communiquaient avec la mer et qui faisaient de Narbonne un des ports les plus fréquentés de la Méditerranée. Les atterrissements successifs produits par les inondations de l'Aude ont reculé les limites de la mer, et Narbonne ne communique plus avec elle que par la robine et le port de la Nouvelle.

La cathédrale, dont il n'y a d'achevé que le chœur et une partie de la nef, promettait de devenir une des plus belles églises de France. La hauteur de sa voûte rappelle celle de Saint-Ouen à Rouen. Elle est décorée au dedans de magnifiques vitraux, et sa construction extérieure est remarquable par la légèreté et l'élégance des arcs-boutants qui soutiennent l'édifice. Du sommet de ses tours on découvre la riche plaine de Narbonne, couverte de vignobles, de

culture (1) et d'une belle végétation. La chaîne des Cévennes d'un côté, de l'autre celle des Corbières, au-dessus desquelles on aperçoit les Hautes-Pyrénées, et enfin les collines arides de la Clappe autrefois couvertes de bois, forment à l'entour un demi-cercle que la mer complète, et la vue peut suivre la direction du Canal de la robine, à travers l'étang de Sijean jusqu'à ceux de la Palme et de Leucate vers Perpignan. On distingue, à quelque distance de Narbonne, du côté de l'Ouest, une colline isolée appelée encore aujourd'hui *Mont-Laurès* (*Mont-Laurier*), en souvenir de ceux dont elle était couverte autrefois et près de laquelle il existait un palais de Livie. Les trois sources de la *Meyral*, qui jaillissent du pied de cette colline, sont fort anciennes et avaient, du temps des Romains, la réputation de fournir la meilleure eau pour la teinture de la pourpre.

Un trouve une autre écluse sur la robine, dans l'intérieur de Narbonne, avec un moulin et une minoterie. En sortant de cette ville, ce Canal continue son cours jusques à l'écluse de Mandirac. Là finit le courant d'eau douce que la rivière d'Aude lui a fournie ; plus loin, le Canal, au niveau de la mer, ne contient que l'eau salée qu'il reçoit par le port de la Nouvelle et les infiltrations du terrain.

De Narbonne jusqu'à Mandirac, le Canal passe au milieu de terrains d'alluvion formés par les débors-

(1) Les terres y sont excellentes et s'y vendent jusqu'à 5,000 francs l'hectare.

dements de l'Aude, et qui ont malheureusement perdu de leur fertilité depuis que leur exhaussement ne permet plus d'y introduire les eaux de cette rivière.

Au delà de Mandirac, les terres plus basses restent imprégnées des émanations salines qui résultent du long séjour des eaux de la mer. Pour être mises en valeur, elles pourraient être dépouillées de ce caractère salin qui s'oppose à toute végétation, au moyen de l'introduction des eaux douces, opération dont plusieurs compagnies se sont déjà occupées, mais sans succès jusqu'à présent.

A mesure que l'on s'éloigne de Narbonne et qu'on s'approche des étangs, le pays s'aplatit et ne présente plus aucun intérêt, et on ne voit que des espaces inhabités et incultes : quelques travaux ont été commencés pour dessaler les terres, et quelques autres au contraire pour recueillir le sel par évaporation.

Après l'écluse de Mandirac, le Canal est contenu entre deux fortes digues qui le garantissent des attaques de la haute mer et des vagues des étangs de Bages et de Gruissan.

La robine débouchait autrefois près le promontoire de Sainte-Lucie dans l'étang de Bages que les barques traversaient pour aboutir au port de la Nouvelle. On voit encore au-dessus de cet étang les restes d'un Canal bâti en pierre, que l'on attribue aux Romains, dont il porte le nom. Dans l'exécution des travaux entrepris par les Etats, cette embouchure a été abandonnée, et on a ouvert un nouveau Canal qui tourne la presqu'île de Sainte-Lucie, et arrive

au port de la Nouvelle par un bel alignement qui a environ 4000 mètres de longueur.

Le port de la Nouvelle communique avec la mer par un chenal bordé de beaux quais et qui est navigable pour des navires de 200 tonneaux. Deux jetées le terminent à la mer ; l'entrée est défendue par un petit fort , et un phare sert à l'indiquer aux navigateurs. La plage est sablonneuse et plate , le port est sûr , mais l'entrée n'est pas très-facile. C'était plutôt un port d'abri et de cabotage qu'un port de grand commerce. Aujourd'hui le mouvement , qui y était presque nul il y a quelques années , a pris un développement considérable et qui tend encore à s'accroître , par suite des relations qui s'établissent de plus en plus avec l'Algérie. On y compte environ un millier d'habitants presque tous marins , et il y a plusieurs chantiers de construction.

Lorsque Riquet , dans ses premiers projets , conduisait le Canal dans la robine et au port de la Nouvelle , il avait l'intention de le prolonger le long des côtes jusqu'à Port-Vendre. Vauban , avec la grande portée de vues qui le distinguait , avait voulu reprendre ce projet et ouvrir le long de la côte une prolongation du Canal qui vient de Narbonne à la Nouvelle ; il aurait ainsi établi , depuis Port-Vendre et Perpignan jusqu'à Cette , une communication intérieure qui , en temps de guerre , eût été d'un immense avantage ; ce projet , comme tant d'autres , est resté sans exécution.

De la Nouvelle on revient par la même route (1)

(1) Voir note G , à la fin du volume.

au Canal principal, dans lequel on entre à la demi-écluse de Cesse.

2^{me} PARTIE.

*De l'entrée du Canal de jonction au port de
Capestang.*

Revenus au Canal principal, nous rappelons au voyageur qu'il est rentré dans la division du Somail, qui s'étend jusques au port de Capestang, et dans la grande retenue dont nous suivrons les nombreux contours, au-dessus de la plaine, où se trouve l'étang de Capestang,

Dans toute cette partie, la ligne du Canal est placée à une assez grande hauteur au-dessus du fond de cette plaine; il domine toute la contrée; la vue s'arrête dans le lointain sur la ville de Narbonne que l'on aperçoit encore à une assez grande distance, et sur la chaîne des Pyrénées où le mont *Canigou* se distingue par son élévation et par ses cimes couvertes de neiges éternelles.

Près d'*Argelliers*, le Canal est entièrement creusé dans le roc. On voit à gauche l'emplacement de ce qui était autrefois l'étang de Quarante, et qui est devenu aujourd'hui une plaine parfaitement cultivée et d'un très-grand produit.

On arrive enfin, après un long détour, près de la petite ville de Capestang, où finit la division du Somail.

Division de Béziers.

La division de Béziers commence donc à Capestang. Sa longueur est de 25,541 mètres. Près de là, comme autour de Villefranche, les contours multipliés du Canal ménagent sans cesse des points de vue nouveaux, sur la plaine qui s'étend jusqu'à Narbonne.

Cette petite ville, presque entourée de marais et dominant la plaine qui s'étend jusqu'aux Corbières, a dû être autrefois un poste militaire de quelque importance dans les temps des guerres civiles et de religion; on le reconnaît aux murs d'enceinte qui existent encore aujourd'hui, et à quelques restes datant du moyen âge, que l'on trouve dans l'ancien château. L'extérieur en est assez pittoresque; elle est habitée par quelques propriétaires aisés; la culture de la vigne tend à lui donner une nouvelle existence; le port qui se trouve sur le Canal est souvent encombré de barques qui y viennent prendre leurs chargements. L'affluence est assez grande pour avoir déterminé à lui donner plus d'extension.

L'étang de Capestang occupe le fond de la plaine à quelque distance de la ville, et les émanations qu'il répand à l'époque des basses eaux, rend toute cette contrée peu saine et soumise au retour périodique des fièvres épidémiques. On a déjà beaucoup

travaillé à reculer les bords de cet étang ; mais il y a encore beaucoup à faire pour éloigner le fléau destructeur qui désolé tous les environs.

Dans cette partie , le Canal continue à suivre , en faisant de nombreux contours , le revers des collines qui bordent la plaine où se trouve l'étang ; les travaux exécutés à *Poilhes* et le pont sont à remarquer. Il arrive ainsi au coteau du Malpas qui présentait une barrière qu'il fallait ou franchir ou tourner en s'éloignant à une très-grande distance. Les ennemis de Riquet avaient éprouvé un moment de joie perfide en le voyant arrêté par un obstacle qu'ils ne croyaient pas qu'il pût jamais surmonter ; ils avaient mis en action tous les ressorts de l'intrigue et de la jalousie , pour altérer dans l'esprit de Colbert la noble et généreuse confiance qu'il lui avait accordée. Déjà ils avaient obtenu l'ordre de faire suspendre ces travaux et la nomination d'une commission d'enquête pour juger une position que l'on représentait comme désastreuse. Riquet , instruit de toutes ces menées , mais sûr de son fait , ne témoigna aucune inquiétude : se contentant de redoubler d'efforts et d'activité , il parvint de l'autre côté du Malpas ; et lorsque les ordres de suspendre les travaux arrivèrent jusqu'à lui , ces ordres le trouvèrent occupé à poursuivre le creusement du Canal sur la ligne qui devait le conduire et qui le conduisit en effet sur les hauteurs de Fonserannes près de Béziers.

Cette traversée du Malpas a été ouverte , sur une longueur de 85 mètres , par une voûte de neuf mètres de hauteur depuis le fond du Canal , sur une

largeur de sept mètres, avec une banquette d'un mètre pour le halage des barques; cette voûte ayant été percée dans un tuf qui ne paraissait pas assez ferme, la plus grande partie a été depuis consolidée par un revêtement de maçonnerie.

A la sortie de la voûte du Malpas, la position élevée du Canal permet de découvrir à une très-grande distance toute la vallée de l'Orb. L'horizon est borné par la montagne où il prend sa source. La ville de Béziers se dessine sur les hauteurs qu'elle occupe sur la rive opposée. Dans la plaine, tout est riche et brillant, et c'est au milieu des impressions variées qui résultent d'une opposition aussi saillante, que l'on arrive à l'écluse de *Fonserannes*.

Au point où nous sommes parvenus, au bord d'une vallée vaste et profonde, et dominant à une hauteur de 25 mètres le cours de la rivière d'Orb, récemment amélioré par la construction de belles banquettes en maçonnerie, on découvre une admirable vue.

Riquet a eu recours, pour amener le lit du Canal au niveau de la rivière, à huit sas accolés, et malgré les inconvénients qu'éprouve ici la navigation, on ne peut s'empêcher, avant tout, d'admirer ce bel ouvrage d'art qui rappelle *l'escalier de Neptune* du Canal de Calédonie.

En effet, du pied de l'écluse de Fonsérannes, lorsqu'on y est parvenu, les huit sas présentent dans tout leur développement une énorme masse de construction de plus de 312 mètres de longueur sur une hauteur perpendiculaire de 25 mètres. Rien n'est

plus beau et plus imposant que l'ensemble qu'offre la suite de ces huit sas, lorsque toutes les vannes étant ouvertes à la fois, les eaux se précipitent en cascade et couvrent d'une nappe d'écume blanche toute la hauteur depuis Fonserannes jusques au port de Béziers (1).

Ce port, toujours occupé par une grande affluence de barques, est protégé contre les inondations de l'Orb par l'écluse de Notre-Dame; dans les temps ordinaires, cette écluse sert à introduire les barques dans le lit de l'Orb dont elles suivent le cours jusques à la rive opposée, où elles trouvent *au Pont Rouge* l'autre entrée du Canal.

L'Orb, qui mérite alternativement le nom de rivière ou de torrent, a toujours été pour la navigation du Canal l'obstacle le plus difficile à franchir. Son lit n'était pas assez profond et son cours était trop rapide, pour qu'ils pussent servir à la navigation sans le barrage qui soutient ses eaux à une hauteur convenable. Dans les grandes crues, la masse de ces

(1) Daveau, le poëte de Carcassonne, a peint ce qui a trait à l'ouverture d'une écluse, disant dans son ode en l'honneur de Riquet :

Mais, qué bési? pus leng, al sé d'un'aïgo calmo,
 D'un énorme batan doubrissoun la respalmo;
 Et per un art saben,
 Lançat al miech das bouls, al grat das encluzaires,
 Un baichel paouc à paouc s'anoungo dins les airés,
 Sur dé brumos d'argen.

Mais, que vois-je? plus loin, au sein d'un bassin paisible, d'énormes battants s'ouvrent et se dédoublent, et par un art savant, porté en avant au gré de l'éclusier, un bateau s'élève peu à peu sur des brouillards d'argent.

eaux devient quelquefois si effrayante, qu'il n'y a pas un instant à perdre pour leur donner un passage facile, si l'on ne veut exposer toute la vallée à une submersion complète.

Ce sont ces conditions absolues qui ont déterminé l'établissement des épanchoirs ou digues mobiles, dont la construction et le jeu sont un véritable sujet d'intérêt et de curiosité.

Ces épanchoirs, qui occupent une grande partie du lit de la rivière, maintiennent en tout temps ses eaux à une hauteur suffisante pour faire passer les barques, de l'écluse Notre-Dame à l'entrée de la continuation du Canal au Pont Rouge.

Lorsqu'un orage ou des pluies continues amènent de la montagne une crue d'eau trop considérable, un seul coup de maillet dégage à chaque épanchoir le poteau tournant qui soutient les madriers formant la digue : ces madriers sont livrés au cours de l'eau qui les entraînerait s'ils n'étaient retenus par une chaîne, et le torrent passe sans éprouver de résistance. Quelque bien organisé que soit ce service, on a depuis longtemps désiré s'affranchir des difficultés et des retards qu'il présente encore ; mais l'aqueduc qu'il faudrait construire pour faire passer le Canal au-dessus de la rivière, entraînerait de fortes dépenses devant lesquelles on a reculé jusqu'à présent. Vue des bords du Canal, et dominée elle-même par sa cathédrale, la ville de *Béziers*, bâtie sur une colline qui domine la vallée de l'Orb, offre un aspect très-pittoresque.

Le pays qui l'entoure semble justifier le *dicton*

populaire dans la contrée, qui prétend que « si Dieu » venait habiter la terre, ce serait Béziers qu'il choisirait pour résidence. » Quelqu'élevée que soit cette prétention, on conçoit qu'elle se soit présentée à une imagination du Midi, en contemplant la vue dont on jouit du haut de la tour de la cathédrale, et même de la terrasse ou promenade de la ville. La cathédrale est un beau monument du moyen âge. Dans le centre de la ville se trouve la maison où est né Riquet, sur laquelle la Société Archéologique de cette ville a fait placer une inscription pour en perpétuer le souvenir.

Au dehors et autour de la ville, plusieurs constructions modernes se font remarquer. La promenade est ornée de la statue de Riquet, hommage de sa ville natale, et dont nous avons parlé plus haut; la nouvelle salle de spectacle s'élève à l'autre extrémité de la promenade.

Béziers, ville très-riche, renferme une population de 15,000 âmes; c'est le centre le plus actif du commerce des vins et des blés du Midi de la France; il y existe plusieurs manufactures. Un franc-bord planté de beaux arbres protège les meilleures terres des environs contre les crues de l'Orb; c'est par ce franc-bord que l'on communique de la ville avec le Pont Rouge où l'on retrouve le Canal.

Près du *Pont Rouge* est l'habitation de l'Ingénieur de la division de Béziers, dans une position charmante et entourée des plus beaux arbres.

Après avoir passé le Pont Rouge, le Canal suit son cours au milieu d'une plaine riche et bien cul-

tivée ; on passe la demi-écluse des *Moulins neufs*, la demi-écluse de *Saint-Pierre*, et ensuite l'écluse d'*Ariège*, et on arrive à celle de *Villeneuve*, où se termine la division de *Béziers* et où commence la *division d'Agde*.

Division d'Agde.

Au-dessous de l'écluse de Villeneuve, on entre dans la division d'Agde, dont la longueur est de 27,880 mètres.

Après l'écluse de Portiragnes on arrive au *torrent du Libron*.

Ce torrent, au niveau du Canal, l'encombrait de ses dépôts de gravier et de limon entraînés par les pluies. On a remédié à cet inconvénient au moyen d'une manœuvre très-simple, et qui consiste à introduire dans le Canal, aussitôt qu'une crue d'eau arrive de la montagne, un ponton qui remplit la cuvette du Canal d'un bord à l'autre, et occupe par sa longueur toute la largeur nécessaire au passage du torrent. Les extrémités du ponton se relèvent à une hauteur suffisante pour contenir la masse des eaux qui affluent de la montagne; le torrent passe, et lorsqu'il est écoulé, on retire le ponton et tout se trouve rétabli dans l'ordre naturel et sans dépôt dans le Canal: cette manœuvre ne demande que vingt minutes et se renouvelle à chaque orage.

Après le passage du Libron, les terres s'abaissent et annoncent le voisinage de la mer; la végétation se ressent de l'influence des brumes et des vents de mer. On arrive enfin près d'Agde, à l'écluse ronde, où se trouvent les bureaux de la recette du Canal.

Le Canal, au point où se trouve l'*Ecluse ronde*, est encore éloigné d'un demi-quart de lieue de la ville d'Agde et de son port, avec lequel il était nécessaire de le faire communiquer. Du même point, le Canal devait encore se diriger vers la partie haute de l'Hérault, où les eaux sont soutenues par un barrage à un niveau plus élevé, pour le service du Canal et celui des moulins de la ville. Trois différents niveaux se présentaient donc sur ce même point, et semblaient exiger deux sas d'écluse séparés. La difficulté fut résolue par la construction d'une seule écluse de forme ronde ou circulaire, et d'un diamètre assez considérable pour qu'une barque puisse y tourner dans tous les sens. Trois portes y furent adaptées : l'une à l'ouverture du Canal, du côté de Béziers ; l'autre dirigée vers Agde, s'ouvrant sur une portion du Canal qui conduit à l'*Hérault bas*, dans la ville même ; et la troisième sur celle qui conduit à l'*Hérault haut*, que les barques doivent ensuite remonter pour rentrer dans la continuation du Canal allant à l'étang de Thau.

Si l'on monte à Agde sur le clocher de la cathédrale, l'on jouira d'une vue très-étendue. Le port est assez animé, mais l'entrée n'en est ni sûre ni facile, quoique de beaux travaux aient prolongé très-avant dans la mer la passe qu'on y entretient au milieu des alluvions produites par les débordements de l'Hérault, et qui tous les ans reculent davantage les bords de la mer. La population d'Agde est de près de 8,000 âmes. Près de cette ville est la montagne volcanique de Saint-Loup, d'où l'on tire des morceaux de lave

qui servent aux constructions : l'examen de ce sol volcanique peut être d'un très-grand intérêt pour les naturalistes. C'est sur la montagne de Saint-Loup que le Gouvernement a fait construire un nouveau phare à éclipses.

La traversée de l'Hérault, dont nous venons de parler, présente souvent des difficultés que l'on travaille à surmonter. Cette rivière, comme tous les torrents de cette partie du Midi de la France, est soumise à toutes les conditions irrégulières des variations de l'atmosphère. Tantôt faible et peu rapide, on est obligé, pour soutenir ses eaux à une certaine hauteur, de barrer leur cours par une chaussée qui les tient élevées; tantôt ces mêmes eaux, gonflées par les pluies qui tombent dans la montagne, arrivent avec furie et suspendent la navigation.

Pour passer d'un bord à l'autre, il faut souvent beaucoup de temps et d'efforts, et les chevaux qui sont destinés à tirer les barques, sont obligés de remonter jusqu'à la ville d'Agde pour passer le seul pont qui existe sur l'Hérault, et revenir par un très-grand détour sur la rive opposée, pour prendre les barques qui y ont été conduites.

Après avoir traversé l'Hérault et être rentré dans le Canal, on arrive à la demi-écluse de *Pradcs*, qui n'est qu'une porte de défense pour empêcher les grandes crues de la rivière de pénétrer dans la partie inférieure du Canal. On trouve ensuite l'écluse du *Bagnas*, qui est la dernière du côté de l'étang de Thau, ou du versant oriental du Canal.

Près de cette écluse on remarque les salines du

Bagnas, où le sel s'obtient par évaporation. Les eaux de la mer s'étendent par l'étang de Thau jusques aux terres qui bordent le Canal, et toute cette partie est occupée par l'établissement des salines.

De l'écluse du Bagnas il n'y a plus que 5728 mètres jusqu'aux *Onglous*, où est placé le port de l'embouchure ou de l'entrée du Canal dans l'étang de Thau. Cette entrée est marquée par deux belles jetées en grosses pierres de taille, dont l'une, celle du Sud, s'avance plus au large dans l'étang pour protéger les barques contre les vents de cette partie qui règnent le plus habituellement. Elle se termine par un fanal, qui sert à indiquer l'entrée du Canal, et dont la lumière dirige les barques pendant la nuit. Vers ce port, près de la jetée, est une maison occupée par un Garde-pilote, chargé de faciliter aux barques l'entrée du Canal; il est muni de tous les moyens nécessaires à leur sûreté dans le gros temps; les patrons trouvent chez lui un abri lorsqu'ils sont obligés de s'arrêter avant d'effectuer la traversée de l'étang.

Etang de Thau.

Le Canal du Midi proprement dit se termine à l'étang de Thau; mais sa navigation peut être considérée comme se prolongeant jusques au port de Cette.

L'étang de Thau est une petite mer intérieure qui n'est séparée de la Méditerranée que par une langue de dunes sablonneuses, qui s'étendent depuis le cap de Cette jusques aux environs d'Agde. Cet étang a

environ quatre lieues de long sur deux lieues de large. C'est sur sa côte septentrionale que sont situées les petites villes de Marseillan, Mèze, Bouzigues et Balaruc. Cette dernière est renommée par ses eaux minérales, les autres sont très-commerçantes. A l'extrémité de l'étang de Thau on suit les contours de la montagne isolée qui forme le cap de Cette, et sous laquelle la ville et le port se trouvent abrités; et l'on entre dans le Canal qui conduit au port.

Il y a très-peu d'années que les barques ne pouvaient traverser l'étang de Thau qu'à la voile, ou en se faisant remorquer par des embarcations mues à la rame. Aussi elles étaient souvent retenues pendant plusieurs jours à l'embouchure du Canal du Midi, sans pouvoir opérer la traversée. Plusieurs accidents graves avaient signalé la témérité des patrons qui, par le gros temps, s'étaient exposés à combattre les vents et les vagues.

L'établissement que la Compagnie du Canal du Midi a fait sur l'étang de bateaux à vapeur destinés à remorquer ces barques, a remédié à ces interruptions et à ces dangers. La traversée est devenue régulière, sûre, et beaucoup plus prompte, puisqu'elle s'opère en une heure et demie, tandis qu'autrefois elle en exigeait six. Cet établissement des bateaux à vapeur est l'un des plus importants services rendus à la navigation des canaux du Midi de la France.

Port de Cette.

Le port de Cette est le vrai terme de la navigation du Canal du Midi, considérée comme joignant les

deux mers. C'était le point que Riquet avait choisi pour communiquer avec la Méditerranée : ce port n'existait pas avant lui ; il conçut, le premier, l'idée de le créer, et l'entreprise lui fut adjugée avec celle du Canal.

Riquet fit construire les deux jetées qui ferment le port, telles qu'elles existent encore ; l'une, tenant à la montagne du côté du couchant, a plus de 600 mètres ; l'autre, du côté du nord, a plus de 400 mètres sur 6 mètres hors de l'eau, dans une profondeur de 10 mètres. Le Canal qui joint ce port à l'étang de Thau, a une longueur de 1500 mètres sur 40 de largeur.

Rien ne prouve d'une manière plus frappante la sagesse des combinaisons de Riquet, et la force de ses prévisions, que l'état où se trouve aujourd'hui le port et la ville de Cette, comparé avec le souvenir de ce qu'ils étaient au moment où Riquet, entrevoyant ses heureuses destinées, fit adopter la pensée d'y construire un port.

Cette a aujourd'hui une population de 20,000 âmes ; son port est le seul qui offre aux navigateurs un abri assuré de ce côté du golfe de Lyon. C'est le siège d'un Tribunal de commerce ; il y a une École de navigation, et des chantiers de construction. Cette est le centre d'un commerce de vins du Languedoc, qui se répandent dans toute l'Europe ; et du commerce moins consciencieux des vins étrangers de toute espèce, que l'on y fabrique dans une très-grande abondance, et qui se consomment dans le pays, ou se transportent au dehors. Les quais sont

bordés de vastes magasins ; plusieurs ponts tournants facilitent les communications, et de nouvelles constructions annoncent un développement des richesses industrielles qui, de jour en jour, y prend une nouvelle extension.

Cette est donc dans un mouvement progressif qui semble l'appeler à devenir l'un des ports les plus actifs de la Méditerranée : malheureusement il est sujet aux ensablements. On continue de grands travaux, et on a employé des sommes considérables pour le dégager des atterrissements qui l'encombrent et pour le préserver de ceux dont il est menacé par les courants de la haute mer.

C'est à Cette que se termine cette belle création qui, sous le nom de *Canal du Midi*, rassemble dans un espace de soixante-six lieues, le modèle de tous les ouvrages. C'est à Cette que l'on voit commencée la réalisation de cette grande pensée de Riquet, d'affranchir la France, au moyen de la jonction intérieure des deux mers, des incertitudes, des retards et des dangers de la navigation par le détroit de Gibraltar. Riquet avait compris que son ouvrage devait être continué jusqu'à Bordeaux ; ce n'est que deux siècles après lui cependant que l'ouverture du Canal latéral est venue le compléter, et qu'une barque partie du port de Cette a pu arriver dans le port de Bordeaux.

Nous croyons avoir présenté au voyageur qui viendra parcourir le Canal du Midi, un tableau assez exact de ce qu'il est aujourd'hui, pour le mettre à

même de se former une opinion sur l'importance du rôle qu'il est appelé à se continuer dans cette chaîne de relations commerciales dont il est le premier et le principal agent.

Nous croyons aussi n'avoir rien négligé de ce qu'il était essentiel de lui faire connaître pour le mettre en état d'apprécier le degré de perfection auquel une administration sage et persévérante est parvenue à porter tous les détails de cet immense ouvrage.

Nous ne nous dissimulons pas cependant que, forcé de nous resserrer dans le cadre étroit de la forme d'un itinéraire, nous avons dû omettre nombre de détails qui auraient vivement intéressé ceux qui voudraient étudier le Canal dans un esprit d'examen plus spécial. Ne pouvant les satisfaire entièrement, nous leur indiquerons du moins les ouvrages où ils trouveront les notions les plus étendues et les plus exactes sur tout ce qui tient à la partie d'art et aux considérations économiques et administratives qu'ils peuvent désirer d'approfondir.

M. de Lalande a publié sur les canaux le travail le plus savant et le plus complet; le Général Andreossy a écrit sur le Canal du Midi tout ce que l'on avait droit d'attendre de ses vastes connaissances et d'une étude spéciale; enfin, l'Histoire du Canal du Languedoc par les descendants de Riquet offre des détails curieux et intéressants sur les premières circonstances qui ont précédé et préparé l'exécution de cette grande entreprise. Ensuite, pour tout ce qui tient au système pratique de l'administration intérieure,

nous engageons les voyageurs à s'adresser avec confiance à tous les employés du Canal. Nous ne craignons pas de les assurer qu'ils les trouveront toujours prêts à répondre à toutes leurs questions.

Nota. Les personnes qui désireraient réunir des détails complets et pleins d'intérêt sur ce qui se rapporte à la création et à la constitution du Canal du Midi, les trouveraient dans l'*Observateur des tribunaux*, tome V, pag. 273 à 534, et XIII, pag. 1 à 383.

CHAPITRE VI.

ITINÉRAIRE SUR LES CANAUX DES ÉTANGS ET DE BEUCAIRE (1).

La pensée de Riquet, ainsi que nous l'avons exposé dans le chapitre III, ne se bornait pas à la création d'un Canal qui joignit l'Océan avec la Méditerranée ; elle embrassait aussi le prolongement de cette ligne, latéralement à la Méditerranée, jusques au Rhône à Beaucaire, afin de mettre en communication les principales villes de cette partie du Midi de la France. Si son âge avancé ne lui permit pas de prendre part à l'exécution de ces vastes projets qu'il avait conçus, du moins il en jeta les bases dans sa correspondance avec Colbert, espérant qu'il ne fallait qu'attendre des circonstances favorables pour attirer l'attention du Gouvernement sur les avantages qui devaient résulter de l'achèvement d'une telle ligne de navigation.

Les prévisions de Riquet ne tardèrent pas à se réaliser. L'affluence des marchandises transportées par le Rhône, entre Lyon et le Canal du Midi, firent bientôt comprendre aux États de Languedoc l'importance qu'il y aurait à ouvrir à travers des étangs et des terres, entre Cette et Beaucaire, un Canal

(1) On remarquera que la principale partie de ce chapitre a été rédigée lors de l'existence de la barque de poste sur ces deux canaux. Elle a été supprimée depuis.

semblable à celui du Midi, portant les mêmes barques, avec la même calaison et le même tonnage. Ce Canal a été terminé de nos jours. Ses principaux ouvrages sont dignes, et dans leur conception et par leurs grandes dimensions, de ceux qui ont été exécutés par Riquet sur le Canal du Midi.

Mais ces voies de communication étant ouvertes, il fallait leur imprimer toute l'activité dont elles étaient susceptibles. C'est ce que l'Administration de ce Canal entreprit bientôt, en prolongeant le service de la barque de poste des voyageurs, jusques à Beaucaire, et créant une navigation accélérée de marchandises qui s'est soutenue et même accrue dans ces derniers temps, malgré la concurrence créée par l'établissement de chemins de fer, ce qui, soit dit en passant, se reproduit, et sur d'autres points.

Canal des Étangs.

Le Canal des Étangs présente à son extrémité vers Cette, deux embranchements qui se réunissent au pont de la Peyrade; l'un d'eux aboutit directement à l'étang de Thau, l'autre lie cet étang à la mer. Son objet est de dispenser de la traversée d'une partie de l'étang les barques qui naviguent entre le pont de la Peyrade et le port de Cette; et elle n'est en effet pratiquée que par les barques qui vont directement, et sans passer par Cette, du pont de la Peyrade, à l'embouchure du Canal de Cette dans l'étang de Thau, et de là, après la traversée de l'étang, aux Onglous.

Au delà du pont de la Peyrade, le Canal des Étangs a été conduit entre plusieurs parties basses, habi-

tuellement inondées par les eaux de la mer. Ses bords sont soutenus, à partir du pont, par des digues en pierres sèches, qui le séparent des étangs, et sur l'une desquelles est établi le chemin de halage. Du côté de la mer, la vue s'étend au loin sur une chaîne de dunes peu élevées, qui protège le Canal contre l'action de la mer. On n'est distrait de cet aspect monotone, que par la vue de la petite ville de Frontignan, que l'on traverse, et dont le nom rappelle les vignobles dont la qualité fait la réputation.

Plus loin, on passe près d'un monticule enfermé dans une île, sur lequel se voient encore les restes de l'église de *Maguelonne*. Maguelonne fut autrefois une ville, siège d'un évêché, qui depuis plusieurs siècles a été transféré à Montpellier. On trouve encore dans cette île des puits d'eau douce fort utiles aux patrons du Canal des Étangs. Le terrain y est d'ailleurs de la meilleure qualité, et donne d'abondants produits en blé et autres grains, et en fourrages artificiels.

L'église de Maguelonne, qui fut autrefois la cathédrale de cet évêché, est encore conservée tout entière avec sa voûte presque en ogive gothique, et son toit construit en pierre. Elle se rattache à un corps de bâtiment qui faisait autrefois partie de ceux de l'évêché, ou d'un couvent qui en dépendait; le tout présente des restes de ces fortifications qui servaient, du temps de Charles Martel, de défense contre les Sarrasins. Quant à la ville, elle a entièrement disparu, et ne laisse au-dessus du sol d'autres vestiges que l'église dont nous venons de parler.

Après Maguelonne , le Canal des Étangs est traversé par la petite rivière du *Lez* , qui a été canalisée. Ce petit Canal , avec ses trois écluses , à peu près semblables à celles du Canal du Midi , aboutit du Canal des Étangs au bas de Montpellier , où l'on a construit un port appelé *port Juvenal* , avec un pont sur le *Lez*. Après avoir traversé le Canal des Étangs au point qu'on appelle la *Croisée du Lez* , ce ruisseau poursuit son cours vers la Méditerranée , où se trouve son embouchure.

De la Croisée du *Lez* , on aperçoit la ville de Montpellier , à peu de distance et au pied des hauteurs qui dominent toute cette contrée. Montpellier est le chef-lieu du département de l'Hérault , siège d'un évêché , d'une cour d'appel et d'autres tribunaux. Cette ville est remarquable par les routes qui l'entourent , par l'aqueduc en maçonnerie qui fournit l'eau à ses fontaines , par la place ou le jardin du *Pérou* , d'où partent les eaux de ces mêmes fontaines , par d'autres édifices célèbres , et par son école de médecine. Les États de Languedoc y tenaient régulièrement leurs assemblées avant la révolution de 1789. Il était alors la résidence ordinaire des intendants de Languedoc.

A la Croisée du *Lez* ont été construits les bâtiments destinés au logement de deux employés , dont l'un a le titre de contrôleur , et qui sont chargés de la perception du droit de navigation.

Le Canal des Étangs est partout au niveau de la Méditerranée , qui l'alimente par les communications maintenues avec cette mer.

Il arrive ensuite à la partie nouvellement ouverte, en 1822, latéralement à l'étang de Mauguio, et qui se termine à un petit Canal appelé *le Canalet*. Le Canalet est à la fois la limite du Canal des Étangs, avec celui de Beaucaire, et celle des départements de l'Hérault et du Gard.

Canal de Beaucaire.

Le Canal de Beaucaire commence au Canalet, par un vieux canal élargi et approfondi, qu'on appelle Canal de *la Radelle*, et qui se termine vers *Aigues-mortes*. On rencontre d'abord sur le Canal de la Radelle l'embouchure du Canal de *Lunel*, petite ville renommée par son commerce des vins qu'elle produit et des grains qu'on y apporte.

Plus loin, le Canal de la Radelle, aujourd'hui Canal de Beaucaire, est traversé par le torrent du *Vidourle*, qu'on a redressé en amont du Canal, de manière à lui assurer une largeur de 60 mètres. Au moyen de travaux très-hardis exécutés sur les deux bords, on a réussi à établir une communication avec le Canal, et à emporter en même temps les dépôts limoneux qui le comblaient. Ce lit factice, créé au *Vidourle*, comme ailleurs au *Libron*, a pour objet de contenir les eaux de ses crues et de porter ses dépôts plus loin. L'expérience seule pouvait apprendre si le succès désiré pouvait être obtenu; mais tout annonce le contraire. En effet, les travaux exécutés sur la rive droite ont été emportés par la crue de 1841, et n'ont pas été rétablis depuis cette époque.

Après la traversée du Vidourle , le Canal de la Radelle rencontre l'embouchure du *Vistre*. Cet autre torrent traverse le Canal sans le concours d'aucun ouvrage d'art, et la navigation n'est point arrêtée.

Les terres dont les eaux du *Vistre* sont chargées, ne sont pas repoussées comme inutiles ou nuisibles ; on leur doit au contraire la création de propriétés d'une grande valeur , et le sol que créent leurs dépôts est d'une fertilité très-remarquable.

Ces atterrissements éloignent tous les ans, de plus en plus , les limites de la mer ; les terrains qu'ils ont successivement formés aux environs d'Aiguesmortes , se couvrent rapidement d'une végétation des plus riches. De nombreux troupeaux paissent dans ces nouvelles prairies , où une multitude de canaux facilite l'écoulement des eaux ; ces canaux grands et petits , les ponts-levis sur lesquels on les traverse , les prairies ou les marais qu'ils partagent et qui s'étendent à des distances infinies , la ligne de l'horizon qui n'est interrompue que par quelques clochers lointains , tout contribue à donner à ce pays un aspect particulier qui rappelle singulièrement le sol de la Hollande dont il subit toutes les conditions.

Aiguesmortes est une ville de deux à trois mille âmes , très-remarquable par sa propreté et son état de conservation , qui en fera longtemps encore une ville modèle du douzième siècle.

Son enceinte est régulière ; elle offre l'aspect d'un parallélogramme flanqué de quinze tours. L'énorme tour dite *de Constance*, placée à l'un de ses angles, domine ses remparts ; toutes les constructions de ces

remparts et de ces tours se trouvent encore aujourd'hui dans un état surprenant de conservation. Elles sont dégagées de toutes parts, et on les découvre dans leur ensemble.

La tour de Constance, dont on attribue la construction à Constance-Chlore, mais qui a été réellement bâtie par saint Louis, pour servir de phare aux vaisseaux, a 100 pieds de hauteur, le diamètre de sa plate-forme est de 90 pieds. Elle est en effet surmontée d'une tourelle qui devait être le support du phare, et elle renferme d'immenses salles voûtées qui, dans les temps de guerre, ont servi de prisons.

La vue que l'on découvre de la plate-forme de cette tour, s'étend au loin sur les environs bas et marécageux qui entourent Aiguesmortes. On distingue d'un côté les salines de *Peccais*, la pleine mer et le hameau du *Grau du Roi*. On prétend qu'à l'aide d'un télescope, et par un temps serein, on aperçoit le sommet des montagnes élevées des îles Baléares. On plonge encore de cette terrasse sur tout l'intérieur de la ville, dont on distingue l'ensemble régulier, mais par cela même un peu triste à la vue.

Le port d'Aiguesmortes a été célèbre autrefois par l'embarquement de saint Louis pour la Terre-Sainte. Aujourd'hui la ville se trouve éloignée de deux lieues de la mer; Aiguesmortes fut encore, en 1558, le lieu d'une entrevue entre François 1^{er} et Charles-Quint.

Tout y rappelle d'anciens et précieux souvenirs. Une tradition populaire prétend rattacher à la pré-

sence de quelques anneaux de fer, que l'on voit scellés au pied des remparts, du côté du Midi, la preuve de l'existence du port où saint Louis a dû s'embarquer; mais la force même de ces anneaux prouverait qu'ils n'ont pu servir qu'à retenir des embarcations ordinaires, qui, probablement, circulaient dans les fossés de la ville aujourd'hui comblés. La flotte royale ne pouvait stationner qu'au dehors de la passe du *Grau du Roi*, qui communique encore avec la mer.

Le Canal de *la Radelle*, devenu Canal de Beaucaire, communique à un Canal appartenant à l'Etat, qui, depuis la ville d'Aiguesmortes se dirige vers le hameau du *Grau du Roi*. Ce Canal longe la tour de Constance et les remparts d'Aiguesmortes du côté de l'Ouest; un nouveau quai a été construit depuis la tour de Constance; il se prolonge en suivant les remparts de l'Ouest. En face est le port d'Aiguesmortes où stationnent les barques venant, soit du port de Beaucaire, soit du *Grau du Roi*, et où elles prennent ou déposent leurs chargements.

A une lieue environ de la tour de Constance, se trouve le *Iraco*, dont quelques maisons sont envahies et encombrées par les dépôts d'alluvions que le canal et la mer rejettent aux environs. Sur l'une de ces maisons est élevé le nouveau phare à éclipses, qui sert maintenant à la navigation maritime de ces parages, et que l'on aperçoit des points de terre élevés.

Indépendamment du Canal de Beaucaire, prolongement du Canal du Midi avec celui des Étangs, on

voit autour d'Aiguesmortes d'autres petits canaux , celui de *Bourgidou* et de *Silvereal*, qui servent aux transports des sels de *Peccais*. Ce dernier canal communique avec le petit Rhône par une écluse fort ancienne. Les sels introduits dans le petit bras du Rhône passent , auprès d'Arles , dans le fleuve , qui les remonte à Lyon.

Aiguesmortes est donc un centre de communication qui n'est pas sans importance ; c'est au temps néanmoins à nous apprendre jusques à quel point il est permis d'espérer les améliorations désirées par l'état sanitaire de la contrée. Ce ne sera que lorsque la grande opération de défrichement et de dessèchement aura plus complètement assaini les environs d'Aiguesmortes , que cette ville et son port pourront prétendre à un état de prospérité plus marquée.

En attendant , Aiguesmortes, justement reconnaissante envers ses fondateurs, et surtout envers le Roi saint Louis, vient de lui ériger sur sa place la plus remarquable , une statue , ouvrage du célèbre Pradier, qui a été inaugurée le 25 octobre 1849, et porte sur l'une des faces de son piédestal, l'inscription suivante :

A SAINT LOUIS.

LA VILLE D'AIGUESMORTES, VOULANT PERPÉTUER LES PLUS GRANDS SOUVENIRS DE SES ANNALES, A ÉLEVÉ CETTE STATUE DANS CES LIEUX TÉMOINS DE L'EMBARQUEMENT DE CE HÉROS CHRÉTIEN POUR LA V^e ET VI^e CROISADE.

1243 — 1270.

Cette statue , qui a coûté trente mille francs , est

presque entièrement le résultat de souscriptions particulières. L'artiste, avec un désintéressement patriotique, a refusé toute rémunération.

On peut lire dans les journaux de l'époque de l'inauguration, les discours qui furent prononcés, parmi lesquels on distingue celui de M. Larcy, représentant.

La Compagnie du Canal de Beaucaire avait fait construire dans le Canal, auprès et au levant d'Aiguesmortes, un corps d'écluse avec portes contrebusquées, destiné à arrêter le eaux de la mer, lorsque d'un côté le vent du Sud les pousse dans le Canal, et que de l'autre il fait gonfler les eaux du Rhône de manière à les faire entrer dans les canaux d'irrigation des marais desséchés et mis en culture; mais cet objet n'a pas été atteint.

Après Aiguesmortes, les plaines de la rive du nord du Canal de Beaucaire sont bordées de collines bien cultivées ou boisées, sur lesquelles on aperçoit plusieurs habitations ou constructions, notamment celle dite *la Fontaine du Roi*, où saint Louis faisait halte, lorsqu'il se rendait de sa résidence de Beaucaire à Aiguesmortes, pendant qu'il préparait son expédition pour la Terre-Sainte.

La rive du midi ne présente que le triste aspect d'étangs à moitié desséchés, de terrains bas et marécageux, sillonnés dans tous les sens par des canaux d'irrigation et de dessèchement, qui s'étendent jusques aux embouchures du Rhône. L'avenir de ces contrées est surtout en espérance; mais le succès des premières tentatives et l'étendue des

travaux qu'on a entrepris peuvent faire entrevoir les plus heureux résultats. Pour le moment, on est attristé par la solitude de ces contrées, qui n'est interrompue que par le passage de nombreux troupeaux de chevaux sauvages, qui y paissent en liberté, et n'en sortent que pour être employés à battre les grains après les récoltes, ou de bêtes à cornes destinées aux courses ou combats dont les populations de ces contrées sont si avides, que le Gouvernement n'a pu encore les faire entièrement cesser. De loin en loin on aperçoit cependant quelques habitations isolées qui servent de refuge plutôt que de demeure aux cultivateurs.

Peu distrait par ces objets qui l'environnent, le voyageur arrive enfin à *Saint-Gilles*, petite ville assez peuplée, située sur la rive nord du Canal, et où les produits des vignobles d'alentour se réunissent pour être embarqués sur le Canal de Beaucaire.

On voit à Saint-Gilles une église que l'on croit dater du 8^e siècle, remarquable par un portail, échantillon curieux du goût du temps, dont la bizarrerie ne se soumettait à aucune règle, et se livrait à tous les caprices de l'imagination. On trouve réunis dans le portail, qui occupe toute la façade d'ouest de l'église, des pleins-cintres, des pilastres, des colonnes de divers ordres et de différentes grandeurs, des chapiteaux, des frises, des bas-reliefs de toutes les formes et de tous les temps. A ces fragments d'architecture de toute espèce, se mêlent les figures d'animaux les plus étranges ; ce qui en fait un

monument peu connu , mais bien digne de fixer la curiosité du voyageur.

En entrant dans l'église même, on la reconnoît pour avoir été la seconde construite pour le portail , et sur moins de longueur que la première ; on reconnoît en outre , que cette seconde construction a été établie sur une église souterraine et voûtée , à peu près de la même dimension , et qui , en raison de la déclivité du sol de ce quartier de la ville , reçoit un jour complet du côté du midi.

Mais ce qui excite la plus grande surprise , c'est de retrouver en dehors et au-devant de l'église actuelle , les fondations et les restes du sanctuaire d'une église primitive , appartenant à une époque où le goût de la bonne architecture avait conservé toute sa pureté. On voit sur ceux des murs qui existent encore , des restes d'ouvertures et de rosaces de la plus belle forme , et parmi ces mêmes ruines une tour conservée sur la hauteur de quelques mètres , qui contient un escalier soutenu par une voûte construite en spirale , et qui , en raison de cette particularité , est demeurée comme modèle , *sous le nom de la vis Saint-Gilles* , jusque sur les épures de trait les plus célèbres. Cette tour est depuis plusieurs siècles l'objet de la visite et presque de la vénération des principaux ouvriers maçons qui viennent la voir au moins une fois dans leur vie.

Concluons donc de ce que nous venons de dire , que le sanctuaire de l'église primitive de Saint-Gilles appartient aux plus beaux temps de la construction des églises catholiques. Le voyageur en sera plus

convaincu en comparant ses souvenirs historiques du moyen âge, avec ce qu'il observe ici ; mais il se demande en même temps quels rapports ces monuments ont pu avoir avec la cérémonie du commencement du treizième siècle, où figure Raymond VI, comte de Toulouse.

De Saint-Gilles à Beaucaire, le pays, plus riche et mieux cultivé, n'en est pas moins uniforme et peu pittoresque : quatre grandes écluses servent à racheter la pente de la partie supérieure du Canal de Beaucaire, c'est-à-dire à descendre depuis le niveau du Rhône, vis-à-vis Beaucaire, au niveau de la mer que le Canal retrouve à Aiguemortes. Les francs-bords sont plantés en mûriers, dont les feuilles obtiennent dans ce pays un débit assuré, et sont l'objet de spéculations avantageuses.

Enfin, près de Beaucaire, les collines qui bordent au nord le bassin où se trouve le Canal, se rapprochent de plus en plus et se terminent par une masse de rochers sur laquelle on voit les débris d'un château qui autrefois défendait les approches de la ville, et était en même temps la résidence royale. On y remarque une chapelle construite par S. Louis, et classée parmi les monuments historiques. Vis-à-vis se trouve le château de *Tarascon* fort bien conservé. Le souvenir du roi René qui l'habitait autrefois, ses formes féodales et la belle couleur de ses murailles lui donnent un caractère tout particulier, qui prête un attrait de plus au riche tableau que présente la vallée du Rhône.

On remarque encore à Beaucaire les ruines d'un

château construit, en 1070, sur un rocher dominant la ville, et auquel on donnait le nom de *Belli cadrum*.

Avant d'arriver à Beaucaire, le Canal passe sous un beau pont par lequel on entre dans le port.

Les barques déchargent leurs marchandises sur le large quai qui borde le port dans toute sa longueur. Il existe un autre quai au midi du Canal, et tous sont bordés de vastes magasins et de maisons récemment construites, qui attestent les rapides progrès du mouvement commercial dont Beaucaire est devenu le centre.

A l'extrémité d'amont du port, sur le bord du Rhône, une belle masse de constructions sert à établir la communication du Canal avec le fleuve, au moyen d'une écluse dont le plan est un arc de cercle présentant sa convexité à l'amont du Rhône et qui garnie d'une porte de défense, supérieure aux plus hautes crues du fleuve, et préservant ainsi le port et le Canal de Beaucaire de leur invasion, ne reçoit de la sorte que les eaux destinées à l'alimentation de toute cette partie de navigation.

Le port de Beaucaire, par son étendue, paraît au premier aspect peu en rapport avec les besoins habituels de la navigation ordinaire du Canal; mais il est une époque de l'année où il est à peine suffisant pour contenir la quantité de barques qui y affluent de toutes parts. Cette époque est celle de la foire annuelle, qui commence le 15 juillet, et finit le 31. Dans ce court espace de temps, il arrive à Beaucaire de toutes les parties de l'Europe, un surcroît de population de plus de 80 mille âmes. Les

évaluations établies par l'autorité, portent à plus de cent millions la valeur des transactions commerciales qui ont lieu pendant la foire. Depuis l'établissement des chemins de fer, une grande partie des voyageurs en profitent, pour aller coucher dans les villes environnantes, ce qui, pour les nuits du moins, vient en aide aux habitants de Beaucaire, car cette petite ville devenant alors le centre d'un mouvement prodigieux, ne peut recevoir qu'une faible partie de cette population nomade, qui n'a d'autres ressources pour se mettre à couvert, que de se retirer sous les abris de tout genre qui couvrent pour le moment une vaste prairie plantée de quelques arbres. Mais sous ce beau climat, les tentes, les chariots, les voitures, quelques planches minces, tout est bon pour loger cette population du moment : et c'est au milieu de ce désordre, dans ce camp si varié, que des affaires considérables se traitent et se décident.

Il ne faut que quelques jours pour que cette foule se dissipe, et le calme de la solitude succède à la plus vive agitation. Sur les rives du Rhône, le mouvement n'est pas moins vif, et ses bords sont également couverts de barques. C'est le beau moment pour les bateaux à vapeur, qui montent et descendent continuellement d'Arles à Lyon et de Lyon à Arles. On en voit aujourd'hui, de 150 mètres de long et portant jusqu'à 600 tonnes de marchandises, qui remontent avec ce chargement, de Beaucaire à Lyon en deux jours. Marseille fournit aussi à la foire de Beaucaire d'immenses approvisionnements; ses expéditions y arrivent par terre, par mer, par le

Rhône, par le Canal de *Bouc*, et par le chemin de fer.

Un des plus beaux ponts suspendus en fil de fer établit une communication permanente avec les deux rives du Rhône, et entre les deux villes de Beaucaire et de Tarascon. On remarquera aussi le gigantesque *viaduc* qui relie, à travers le fleuve, le chemin de fer du Gard à celui de Marseille à Avignon.

Depuis 1840 et 41, époque des terribles crues du Rhône, qui ont menacé l'existence de la ville de Beaucaire, on a construit un immense *boulevard* insubmersible qui la met désormais à l'abri de tout désastre de cette nature, et sert en même temps de promenade, du haut de laquelle on jouit du spectacle imposant et animé que présente la navigation si active du fleuve.

Parvenu au terme de celle des canaux du Midi, des Étangs et de Beaucaire, depuis Toulouse jusques à Beaucaire et Tarascon, nous n'hésitons pas cependant à conseiller encore aux voyageurs une dernière excursion qui complétera la liste des objets intéressants qu'il devait être curieux de visiter, en entreprenant ce voyage.

A quatre lieues de Beaucaire, en descendant le Rhône, se trouve la ville d'Arles. On peut s'y rendre par terre et par eau. Par terre, on passe sur le beau pont suspendu, et une route excellente y conduit en peu de temps, sans parler du chemin de fer; mais on verra avec intérêt, en passant, les belles ruines de *Mont Majour*.

Arles a été autrefois le siège d'une Légion

romaine, et l'un des points auxquels ces conquérants des Gaules attachaient le plus d'importance pour la sûreté du pays, et le maintien de leur autorité.

L'intérieur de la ville et ses environs conservent encore de nobles traces de la puissance romaine; les amateurs d'antiquités visiteront avec intérêt les restes des monuments qui ne sont demeurés que trop longtemps inconnus; l'amphithéâtre d'Arles est un des plus vastes et des plus beaux parmi ceux qui nous sont conservés, et le *cloître de Saint-Trophime* ne mérite pas moins de fixer l'attention sous d'autres rapports.

CHAPITRE VII.

ITINÉRAIRE SUR LE CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

A l'extrémité du Canal principal du Midi, auprès de Toulouse, vient se rattacher *le Canal latéral à la Garonne*, qui, ainsi que nous l'avons dit, reçoit les eaux de cette rivière par l'écluse et le Canal de Saint-Pierre, cédé à l'Etat par la Compagnie actuelle du Canal du Midi. On verra avec plaisir le bassin de décantation, les 36 déversoirs par lesquels la tranche supérieure des eaux tombe seule dans le bassin inférieur, d'où elles arrivent à leur destination au moyen d'un aqueduc à syphon pratiqué sous le port de l'Embouchure.

A l'extrémité du bassin de décantation se trouvent six épanchoirs de fond, qui ont pour objet de rejeter dans le biez de fuite du moulin du Bazacle, au moyen de chapes, les dépôts de limon qu'amènent les eaux troubles de la rivière.

L'ensemble de ces divers ouvrages, la jolie maison des employés, les plantations qui l'accompagnent et qui viennent se rattacher à celle de l'Embouchure, les allées sablées et bordées de roses qui entourent les bassins, font de ce lieu un but agréable de promenade pour les habitants de Toulouse.

La première retenue jusques à l'écluse de Lalande, présente un parcours direct de 4 mille mètres. Le

Canal suit à peu près la même direction , presque toujours en remblais à travers une plaine fertile. Les châteaux de *Castelnaud* appartenant à M^{me} de Palarin, et de *Pompignan* appartenant aujourd'hui à M. de Bray, se montrent successivement sur les coteaux de la rive droite. On passe à Saint-Jory, Castelnaud , Pompignan , Grisolles , Dieupentale et plusieurs autres villages , pour arriver au port de Montech. Là , un embranchement se sépare du Canal principal et se dirige vers Montauban où le Tarn est navigable.

Des ponts en maçonnerie ou suspendus , très-multipliés , établissent la communication entre les deux rives du Canal.

Après avoir passé en vue de Castelsarrasin , on traverse le Tarn sur un pont-canal de treize arches construites en briques et en pierres de taille , et d'une grande élégance d'architecture.

Le Canal traverse *Moissac* , où le voyageur aura à remarquer l'église dont le portail est très-curieux et le cloître nouvellement restauré, dont les détails rappellent ceux de Toulouse , et de Saint-Trophyme d'Arles.

A l'amont de Moissac se rattache un port qui présente des écluses établissant la communication de la navigation du Canal avec celles du Tarn et de la Garonne.

Comme à Cette , plusieurs ponts-tournants sont établis entre les deux quais.

Au sortir de Moissac , et à une petite lieue de cette ville , commencent les beaux travaux qui au-

dessous des côtes de Malauze et sur une étendue de six à sept kilomètres, ont ouvert au Canal un lit artificiel dans celui de la Garonne, qu'il a fallu retrouver sur l'autre bord de cette rivière. Des empièvements, des talus et de grands remblais supérieurs aux plus hautes crues, ont été nécessaires pour défendre la rive nord du Canal. Sous les coteaux de Malauze qui surplombaient, autrefois à pic, le lit de la Garonne, se voit maintenant à la fois, une route ordinaire, un Canal de grande navigation, un espace destiné à recevoir un chemin de fer, et le nouveau lit de la rivière dont la navigation a été perfectionnée.

Après avoir parcouru une plaine très-fertile et renommée par son excellente culture, le Canal arrive enfin à Agen, contourne cette ville au levant, en se maintenant sur les pentes qui la dominent, et traverse la Garonne sur un magnifique pont-canal de vingt-trois arches, chacune de 20 mètres d'ouverture; ce qui porte la longueur totale du pont-canal à 260 mètres. C'est au moyen de ce large débouché que le Canal, à Agen, a été élevé à un niveau supérieur aux crues séculaires de la Garonne.

Après le pont-canal, la navigation du Canal latéral s'abaisse par trois écluses, dont la dernière est le point de départ des barques vers Castets. Audessous de ce niveau sont d'autres écluses pour communiquer avec la Garonne. On y remarque la seconde prise d'eau qui alimente le Canal latéral.

Dans le premier projet qui fut dressé, la prise d'eau de la Garonne à l'écluse de Saint-Pierre devait

alimenter toute la longueur de 219 kilomètres. Mais au moyen des deux prises actuelles, la partie qui se trouve sur la rive droite de la Garonne, sera alimentée par l'écluse de Saint-Pierre, et la prise d'Agen alimentera la partie située sur la rive gauche, d'Agen à Castets.

L'exploitation du Canal latéral a été donnée à titre de subvention à la Compagnie chargée de l'exécution du chemin de fer de Bordeaux à Cette; le Canal est déjà ouvert jusqu'à la Baise; l'Etat s'est engagé à le livrer terminé à ses frais jusques à Castets.

Agen se distingue par ses belles promenades du Gravier, par sa chapelle de l'Hôpital, par ses nombreux magasins de pruneaux; et, sous le rapport littéraire, comme étant le séjour du poète *Jasmin*, qui continuant sa modeste profession de coiffeur, s'occupe en même temps de ces travaux de l'esprit, qui lui ont déjà assigné sa place dans la constellation lyrique des poètes de la langue romane (1).

Les rives de la Garonne aux environs de Moissac, d'Agen et plus loin encore, offrent une série d'agréables tableaux. Tout ce pays est fertile en productions de tout genre, et pourrait bien, à plus juste titre encore que la Touraine, être appelé *le jardin de la France*.

(1) Voir la note H, à la fin du volume.

TABLEAU DES LONGUEURS

DES DIVERSES PARTIES DES CANAUX DU MIDI, DES ÉTANGS DE BEAUCAIRE, ET DU
CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Canal du Midi.

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS PARTIELLES.	TOTALES.
		Mètres.	Mètres.
CANAL PRINCIPAL.			
—			
RIGOLE NOURRICIÈRE.			
—			
Rigole de la Montagne.			
—			
De la prise d'Alzau jusques à l'épanchoir de Bernassonne.	{ Chaussée et batardeau à poutrelles d'Alzau. Pont des Cabanelles. Epanchoir de Bernassonne. .	{ " 3,088 2,965	6,053
De l'épanchoir de Bernassonne à celui de Lampy vieux.	{ Epanchoir, batardeau à poutrelles et maisons de Bernassonne. Maison d'Entrauque. Pont de Camigné. Pont de Galétis. Pont de Grimal. Pont de Lampy vieux. Epanchoir et bassin de Lampy vieux.	{ " 2,325 810 1,053 733 1,881 35	6,837
	Réservoir de Lampy neuf. . .	(907)	
De l'épanchoir de Lampy vieux au déversoir du Conquet.	{ Extrémité de la digue du bassin. Pont de Boissou. Pont de planque Baret. Pont de Conquet. Déversoir de Conquet.	{ 50 752 2,195 1,060 25	4,062
	A reporter.		16,972


DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	TOTALES.
		PARTIELLES.	
		m.	m.
	<i>Report</i>.....	.....	16,972
Du déversoir du Conquet à l'entrée de la voûte des Cammazes.	Pont de Gabach.....	741	6,903
	Pont du roc de Grave.....	1,721	
	Pont du Plo-de-la-Jasse.....	1,065	
	Pont des Fourquets.....	697	
	Pont de la Bourdette.....	432	
	Pont du Parisien.....	364	
	Pont d'Embosc.....	1,240	
	Epanchoir d'Embosc.....	406	
	Percée des Cammazes.....	237	
De l'entrée de la voûte des Cammazes au saut.	Tête d'aval de la percée des Cammazes.....	123	394
	Pont et barrage du saut des Cammazes.....	218	
	Extrémité du radier de la chute.....	53	
Longueur totale de la rigole de la Montagne.....	.....	"	24,269
Ruisseau du Laudot.			
Depuis le saut des Cammazes, source du ruisseau, jusques à l'entrée du réservoir de Saint-Ferriol.....	.....	"	4,937
Traversée du réservoir de Saint-Ferriol.	Piles et pont de l'entrée du Laudot dans le réservoir, barrage, voûtes et rigole de ceinture du réservoir..	"	1,600
	<i>A reporter</i>	"	6,537

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
	<i>Report</i>		6,537
Du barrage du réservoir de Saint-Ferriol à l'entrée du Laudot dans la rigole de la Plaine ou à la demi-écluse des Thomasses.....		"	7,200
Longueur totale du ruisseau du Laudot.....		"	13,737
Rigole de la Plaine.			
	Chaussée, vannes de prise du Sor et Pont-Crouzet.		
	Pont-Crouzet.		
	Pont de Lauzy.....	357	2,644
	Batardeau de Lauzy.....	245	
	Pont de la Garrigolle.....	198	
	Pont d'Enfabre.....	1,562	
	Déversoir, épanchoir et moulin du Roi.....	130	
	Barrage et prise d'eau de la ville de Revel.....	105	
	Port-Louis et son épanchoir.	47	
De la prise d'eau du Sor au Pont-Crouzet, à l'épanchoir du Port-Louis.			
	Pont de la grande route de Revel à Carcassonne.....	928	8,241
	Pont de Riat.....	122	
	Pont de la Badorque.....	356	
	Pont de Picou.....	2,151	
	Pont de Borie-Basse.....	1,209	
	Pont de Thuriés.....	2,757	
	Déversoir, épanchoir, demi-écluse et pont du Laudot ou des Thomasses.....	738	
De l'épanchoir du Port-Louis, à la demi-écluse du Laudot ou des Thomasses.			
	<i>A reporter</i>		10,885

DÉSIGNATION.	OUVRAGES.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
	<i>Report</i>.....	.....	10,885
Suite de la rigole de la Plaine.	Pont de la grande route de Revel à Carcassonne.	68	
	Aqueduc de la Pointe.	273	
	Pont de l'Embreusse.	567	
	Aqueduc de l'Embreusse.	849	
	Pont neuf du Ravan.	824	
	Aqueduc du Ravan.	276	
	Pont vieux du Ravan.	299	
	Pont de Caillavel.	1,017	
	Pont de Saint-Félix.	1,971	
	Pont aqueduc et déversoir de Saint-Félix.	428	
	Aqueduc de la Martigue. ...	794	
	Aqueduc de Peyrilié.	232	
	Aqueduc de la Barraque. ...	619	
	Aqueduc de la Pouzaque. ...	342	
	Pont de la Pouzaque.	10	
	Aqueduc de la Borde-Basse..	506	
De la demi-écluse du Laudot ou des Thomasses, aux moulins de Naurouse.	Pont de la Borde-Basse.	135	
	Aqueduc de Madane.	378	
	Aqueduc de Rougés.	228	
	Pont de la Bomba.	373	
	Aqueduc de la Bomba.	37	
	Aqueduc de las Boulbennes..	260	
	Pont de Saint-Paulet.	722	
	Aqueduc de Saint-Paulet. ...	70	
	Aqueduc d'Ayribié.	267	
	Pont de Mondinotte.	395	
	Aqueduc de Mondinotte.	212	
	Pont de Graniers.	275	
	Aqueduc de Graniers.	16	
	Aqueduc des Sabatiers.	900	
	Aqueduc de Fondret.	511	
	Aqueduc des Andivats.	826	
	Pont des Hourrits.	978	
	Aqueduc du Gravier.	850	
	Aqueduc de la Ginelle.	2,146	
	Pont de la Ginelle.	29	
	<i>A reporter</i>	18,683	10,885

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
	<i>Report</i>	18,683	10,885
Suite de la rigole de la Plaine.	Aqueduc d'Anguiales.....	821	26,818
	Pont de Monplaisir.....	359	
	Aqueduc de Monplaisir.....	124	
	Aqueduc d'Enrouch.....	395	
	Aqueduc des Carriés.....	847	
	Pont des Carriés.....	111	
	Aqueduc de Malbiac.....	151	
De la demi-écluse du Laudot ou des Thomasses, aux moulins de Naurouse.	Aqueduc de Ferrabou.....	1,240	
	Pont vert ou de Ferrabou...	85	
	Aqueduc de Caldagués.....	551	
	Pont de Caldagués.....	60	
	Pont de Lamarque.....	549	
	Aqueduc de la Bastide.....	729	
	Pont de la ligne de poste....	396	
	Aqueduc de Naurouse.....	266	
	Epanchoir de la Martellière..	882	
	Moulins de Naurouse.....	569	
Des moulins de Naurouse, au biez de partage.	Rigole de ceinture du bassin de Naurouse, épanchoir du Fresquel, ancienne écluse, cale de la la Médi- terranée, déversoir de Naurouse et biez de par- tage.....	"	418
Longueur totale de la rigole de la Plaine.....		"	38,121
Rigole du Fresquel.			
Digue et Rigole du Fresquel....	Du pont aqueduc à la prise d'eau.....	910	2,429
	De la prise d'eau à son em- bouchure dans le Canal...	1,519	
Longueur totale de la rigole de Fresquel.....		"	2,429

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Rigole d'Orviel. —			
Prise d'eau et barrage d'Orviel...	Longueur du barrage..... Du barrage ou épanchoir à son embouchure dans le Canal.....	321 588	909
Longueur totale de la rigole d'Orviel.....	.....	"	909
Rigole de Cesse. —			
Du barrage en rivière à son embouchure dans le Canal.	Rigole haute..... Rigole basse.....	850 1,660	2,510
Longueur totale de la rigole de Cesse.....	.....		2,510

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
LIGNE NAVIGABLE.			
—  —			
Division de Toulouse.			
De l'embouchure du Canal dans la Garonne à l'écluse du Béarnais.	Bassin octogone.....	59	} 1,044
	Ecluse double de Garonne..	80	
	Port et déversoir de l'Embouchure.....	354	
	Ponts-Jumeaux.....	8	
	Au Béarnais.....	543	
De l'écluse du Béarnais à celle des Minimes.	Ecluse simple du Béarnais.	46	} 951
	Aux Minimes.....	905	
De l'écluse des Minimes à celle de Matabiau.	Ecluse double et moulin des Minimes.....	82	} 1,260
	Port et pont des Minimes..	38	
	A Matabiau.....	1,140	
De l'écluse de Matabiau à celle de Bayard.	Ecluse simple, pont et moulin de Matabiau.....	46	} 283
	A Bayard.....	237	
De l'écluse de Bayard à celle de Castanet.	Ecluse double et moulin de Bayard.....	81	} 998
	Pont Riquet.....	132	
	Pont de Guillemery.....	998	
	Port Saint-Etienne.....	236	
	Pont de Montaudran.....	8	
Port Saint-Sauveur.....	430		
	<i>A reporter.....</i>	1,885	3,538

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Suite de la division de Toulouse.	<i>Report</i>	1,885	3,538
De l'écluse de Bayard à celle de Castanet.	Chantiers de construction...	727	12,177
	Pont des Demoiselles.....	240	
	Aqueduc de Saint-Agne.....	5,011	
	Pont de Madron.....	588	
	Aqueduc de Madron.....	644	
	A Castanet.....	3,082	
De l'écluse de Castanet à celle de Vic.	Ecluse double, pont et moulin de Castanet.....	83	1,705
	Aqueduc de Castanet.....	68	
	A Vic.....	1,554	
De l'écluse de Vic à celle de Montgiscard.	Ecluse simple et pont de Vic.....	46	7,495
	Aqueduc de Ricumaury.....	943	
	Pont de Deyme.....	1,376	
	Aqueduc de la Joncasse.....	1,594	
	Pont de Donneville.....	1,466	
	A Montgiscard.....	2,270	
De l'écluse de Montgiscard à celle d'Aiguesvives.	Ecluse double et Pont de Montgiscard.....	86	3,195
	Aqueduc de Nostreseigne....	1,853	
	Pont de Basiège.....	59	
	A Aiguesvives.....	1,197	
De l'écluse d'Aiguesvives à celle du Sanglier.	Ecluse double, pont et moulin d'Aiguesvives.....	81	1,502
	Aqueduc d'Aiguesvives.....	203	
	Port des Landes.....	247	
	Au Sanglier.....	971	
	<i>A reporter</i>		29,612

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Suite de la division de Toulouse.	<i>Report</i>.....	.....	29,612
De l'écluse du Sanglier à celle de Négra.	Ecluse double et pont du Sanglier.....	81	3,703
	Aqueduc de Sallefranque....	853	
	Pont d'Enserny.....	987	
	A Négra.....	1,782	
De l'écluse de Négra à celle de Laval.	Ecluse simple, pont et au- berge de Négra.....	45	4,210
	Aqueduc de la Thésauque....	20	
	Pont de Vieille-Vigne.....	1,692	
	A Laval.....	2,453	
De l'écluse de Laval à celle de Gardouch.	Ecluse double et pont de Laval.....	82	1,428
	Aqueduc du Gardigeol.....	931	
	A Gardouch.....	415	
De l'écluse de Gardouch à celle de Renneville.	Ecluse simple, pont, bureau et port de Gardouch.....	59	4,097
	Aqueduc du Lhers.....	1,858	
	A Renneville.....	2,180	
De l'écluse de Renneville à celle d'Encassan.	Ecluse simple et pont de Renneville.....	44	2,843
	A Encassan.....	2,799	
Longueur totale de la division de Toulouse.	.....	"	45,895
Division de Naurouse.			
De l'écluse d'Encassan à celle d'Emborrel.	Ecluse double et pont d'Encassan.....	84	1,560
	A Emborrel.....	1,476	
	<i>A reporter</i>.....	.....	1,560

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Suite de la division de Naurouse.	<i>Report.</i>	m.	m.
			1,560
De l'écluse d'Emborrel à celle de l'Océan.	Ecluse simple et pont d'Emborrel.	48	4,457
	Aqueduc de Radel.	232	
	Pont de Maraval.	1,788	
	A l'Océan.	2,089	
De l'écluse de l'Océan à celle de la Méditerranée (biez de partage).	Ecluse simple et pont de l'Océan.	51	5,190
	Déversoir de Naurouse.	483	
	Aqueduc du Baragne.	468	
	Pont de Ségala.	1,167	
	A la Méditerranée.	2,974	
	Ecluse simple de la Méditerranée.	47	
Longueur totale de la division de Naurouse.	.....	"	10,907
Division de Castelnaudary.			
De l'écluse de la Méditerranée à celle du Roc.	Au Roc.	706	789
	Ecluse double du Roc.	83	
De l'écluse du Roc à celle de Laurens.	A Laurens.	1,148	1,271
	Ecluse triple et pont de Laurens.	123	
De l'écluse de Laurens à celle de la Domergue.	A la Domergue.	1,090	1,138
	Ecluse simple de la Domergue.	48	
De l'écluse de la Domergue à celle de la Planque.	A la Planque.	1,183	1,233
	Ecluse simple, pont et moulin de la Planque.	50	
	<i>A reporter.</i>		4,431

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Suite de la division de Castelnaudary.	<i>Report</i>		4,431
De l'écluse de la Planque à celle de Saint-Roch.	Aqueduc de Cassieu.....	3,305	4,678
	Pont neuf.....	250	
	Port, bureau, pont du port de Castelnaudary.....	318	
	Epanchoir du bassin.....	175	
	Chantier de construction...	170	
	Pont de Saint-Roch.....	242	
	A Saint-Roch.....	65	
De l'écluse de Saint-Roch à celle de Gay.	Ecluse quadruple, moulin, minoterie et auberge de Saint-Roch.....	155	1,533
	A Gay.....	1,451	
De l'écluse de Gay à celle du Vivier.	Ecluse double et moulin de Gay.....	82	1,653
	Epanchoir du Vivier.....	1,280	
	Au Vivier.....	256	
De l'écluse du Vivier à celle de Guillermin.	Ecluse triple, pont, moulin et minoterie du Vivier.....	117	418
	A Guillermin.....	372	
De l'écluse de Guillermin à celle de Saint-Sernin.	Ecluse simple de Guillermin.	46	583
	A Saint-Sernin.....	536	
De l'écluse de Saint-Sernin à celle de Guerre.	Ecluse simple de Saint-Sernin.	47	937
	A Guerre.....	891	
De l'écluse de Guerre à celle de la Peyruque.	Ecluse simple et pont de Guerre.....	46	1,094
	A la Peyruque.....	1,048	
	Ecluse simple et pont de la Peyruque.....	46	
	<i>A reporter</i>		15,327

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Suite de la division de Castelnaudary.	<i>Report</i>	15,327
De l'écluse de la Peyruque à celle de la Criminelle.	A la Criminelle.....	453	498
	Ecluse simple de la Criminelle	45	
De l'écluse de la Criminelle à celle de Tréboul.	Aqueduc de Tréboul.....	1,231	1,388
	A Tréboul, écluse.....	110	
	Ecluse simple et pont de Tréboul.....	47	
De l'écluse de Tréboul à celle de Villepinte.	Pont de Villepinte.....	2,434	3,800
	Aqueduc de Mesuran.....	511	
	Epanchoir de Villepinte.....	688	
	A Villepinte.....	120	
De l'écluse de Villepinte à celle de Sauzens.	Ecluse simple de Villepinte..	47	1,685
	A Sauzens.....	1,638	
De l'écluse de Sauzens à celle de Bram.	Ecluse simple et pont de Sauzens.....	47	1,219
	A Bram.....	1,172	
De l'écluse de Bram à celle de Bêteille.	Ecluse simple de Bram.....	47	5,592
	Pont et bureau de Bram....	630	
	Aqueduc de Rebenty.....	2,781	
	Pont du Diable.....	1,085	
	A Bêteille.....	1,050	
De l'écluse de Bêteille à celle de Villesèque.	Ecluse simple et auberge de Bêteille.....	46	7,471
	Aqueduc de l'Espitalet.....	2,692	
	Pont de Villesèque.....	2,181	
	Aqueduc d'Elfaix.....	1,411	
	Epanchoir de Villesèque....	1,050	
	A Villesèque.....	90	
Longueur totale de la division de Castelnaudary.....	Ecluse simple de Villesèque..	47	36,980
	

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Division de Carcassonne.			
De l'écluse de Villesèque à celle de Lalande.	Pont de Sauzens.....	710	4,740
	Aqueduc de Sauzens.....	327	
	Pont de Rocles.....	1,418	
	A Lalande.....	2,202	
	Ecluse double de Lalande...	83	
De l'écluse de Lalande à celle d'Herminis.	A Herminis.....	223	270
	Ecluse simple et pont d'Herminis.....	47	
De l'écluse d'Herminis à celle de la Douce.	A la Douce.....	1,329	1,376
	Ecluse simple de la Douce...	47	
De l'écluse de la Douce à celle de Carcassonne.	Aqueduc de Saumes.....	1,166	5,122
	Epanchoir de Foucaud.....	516	
	Aqueduc de Larnouse.....	1,108	
	Pont d'Iéna.....	1,719	
	Pont de la Paix.....	407	
	Bureau et port de Carcassonne.....	155	
	Ecluse simple de Carcassonne.	51	
De l'écluse de Carcassonne à celle de Saint-Jean.	Pont de Marengo.....	8	2,864
	Aqueduc de Saint-Nazaire...	881	
	Aqueduc de Saint-Jean.....	1,077	
	A Saint-Jean.....	849	
De l'écluse de Saint-Jean, à celle de Fresquel double.	Ecluse simple et pont de Saint-Jean.....	49	763
	Pont Canal de Fresquel.....	643	
	A Fresquel.....	40	
	Ecluse double de Fresquel...	80	
	<i>A reporter</i>		15,135

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Suite de la division de Carcas- sonne.	<i>Report</i>	15,135
De l'écluse de Fresquel double à celle de Fresquel simple.	Port de Fresquel.....	58	105
	Ecluse simple de Fresquel...	47	
De l'écluse de Fresquel simple à celle de l'Evêque.	Rigole de Fresquel.....	390	3,763
	Epanchoir de Fresquel.....	33	
	Pont de Conques.....	59	
	Pont de la Méjeanne.....	1,315	
	Aqueduc et déversoir de Trapel.....	1,041	
	A l'Evêque.....	878	
De l'écluse de l'Evêque à celle de Villedubert.	Ecluse simple et pont de l'Evêque.....	47	750
	A Villedubert.....	703	
De l'écluse de Villedubert à celle de Trèbes.	Ecluse simple de Villedubert.	47	4,641
	Aqueduc de Déjean.....	1,036	
	Déversoir de la Raye.....	500	
	Pont de la Rode.....	1,290	
	Rigole d'Orviel.....	220	
	Pont canal d'Orviel.....	180	
	Port, bureau et pont de Trèbes.....	580	
	Chantier de construction....	110	
Aqueduc de Saint-Félix....	548		
De l'écluse de Trèbes à celle de Marseillette.	A Trèbes.....	61	1,225
	Ecluse triple et moulins de Trèbes.....	116	
	Embarcadère des radeaux de la rivière d'Aude.....	434	
	Pont de Saint-Julia.....	913	
	Pont de Millepetit.....	1,636	
	Pont de Millegrand.....	1,225	
	Aqueduc de Millegrand.....	1,205	
	<i>A reporter</i>	5,413	24,394


DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Suite de la division de Carcas- sonne.	<i>Report</i>	5,413	24,394
Suite de l'écluse de Trèbes à celle de Marsaillette.	Aqueduc de Mercier.....	886	9,210
	Epanchoir et syphon de Mar- saillette.....	1,253	
	Pont de Marsaillette.....	670	
	A Marsaillette.....	942	
	Ecluse simple de Marsaillette.	46	
De l'écluse de Marsaillette à celle de Fonfile.	A Fonfile.....	3,190	3,308
	Ecluse triple de Fonfile ou Ranchin.....	118	
De l'écluse de Fonfile à celle de Saint-Martin.	A Saint-Martin.....	1,161	1,242
	Ecluse double et pont de Saint-Martin.....	81	
De l'écluse de Saint-Martin à celle de l'Aiguille.	Aqueduc de Saint-Martin. . .	169	1,763
	A l'Aiguille.....	1,511	
	Ecluse double et pont de l'Aiguille.....	83	
De l'écluse de l'Aiguille à celle de Puicheric.	Aqueduc de l'Aiguille.....	231	3,039
	Pont de Rieux.	1,406	
	A Puicheric.	1,320	
	Ecluse double de Puicheric..	82	
De l'écluse de Puicheric à celle de Jouarres.	Pont vieux de la Redorte....	2,804	6,313
	Aqueduc et déversoir de Ri- baussel.....	36	
	Pont neuf de la Redorte....	884	
	Epanchoir , déversoir et aqueduc d'Argendouble... .	299	
	Portet auberge de la Redorte..	240	
	Aqueduc du même nom.....	180	
	Pont de la métairie de bois..	172	
	A Jouarres.....	1,651	
Ecluse simple de Jouarres... .	47		
Longueur totale de la division de Carcassonne.	49,269

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Division du Somail.			
De l'écluse de Jouarres à celle d'Homps.	Aqueduc de Jouarres.....	782	3,688
	Pont de Jouarres.....	135	
	Aqueduc de l'étang de Jouarres.....	673	
	Port, bureau et pont d'Homps.	1,217	
	A l'écluse d'Homps.....	833	
	Ecluse simple et pont d'Homps.....	48	
De l'écluse d'Homps à celle d'Ognon.	A Ognon.....	604	688
	Ecluse double d'Ognon.....	84	
De l'écluse d'Ognon à celle de Pechlaurier.	Aqueduc d'Ognon.....	10	2,726
	Epanchoir, pont et demi-écluse d'Ognon.....	111	
	Pont d'Ognon.....	280	
	Aqueduc de Bassanel.....	721	
	Aqueduc de Pechlaurier.....	1,457	
	A l'écluse de Pechlaurier.....	65	
	Ecluse double de Pechlaurier.	82	
De l'écluse de Pechlaurier à celle d'Argens.	Aqueduc d'Argens.....	566	2,485
	Pont d'Argens.....	734	
	A l'Argens.....	1,138	
	Ecluse simple d'Argens.....	47	
De l'écluse d'Argens, où commence la grande retenue, au pont de Saisse ou de Capestang, où finit la division du Somail.	Pont de Roubia.....	2,533	
	Epanchoir de Roubia.....	132	
	Aqueduc de Roubia.....	731	
	Pont de Paraza.....	1,886	
	Pont Canal de Répudre.....	1,258	
	Aqueduc de Saint-Paul.....	230	
	<i>A reporter.....</i>	6,770	9,587

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Suite de la division du Somail.	<i>Report</i>	m. 6,770	m. 9,587
	Pont de Ventenac.....	1,850	35,665
Aqueduc de Ventenac.....	736		
Epanchoir et syphon de Ven- tenac.....	30		
Pont de Saint-Nazaire.....	970		
Aqueduc Delfeux.....	394		
Pont neuf du Somail.....	2,372		
Bureau, chapelle, auberge, pont et port du Somail...	491		
Epanchoir des Patiasses....	1,780		
Rigole de Cesse.....	180		
Pont Canal de Cesse.....	89		
Entrée du Canal de jonction.	756		
Batardeau de la jonction....	50		
Pont neuf de la Province ou d'Argelliers.....	2,630		
Pont vieux d'Argelliers....	1,224		
Aqueduc de Frénicoupe.....	1,500		
Aqueduc de Seriège.....	1,820		
Pont de Seriège.....	195		
Pont et batardeau de Pigasse.	1,802		
Aqueduc, épanchoir et dé- versoir de Quarante.....	1,075		
Aqueduc de Malviés.....	1,160		
Pont et batardeau de Malviez.	118		
Grand déversoir de Lale....	2,663		
Aqueduc de Roubiolas.....	604		
Syphon de Lale.....	655		
Aqueduc de Nostre-Seigne...	2,846		
Pont de Saisse ou de Capes- tang.....	905		
Longueur totale de la division du Somail.			45,252

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Division de Béziers.			
	Port et bureau de Capestang, aqueduc de Saisse.....	154	18,204
	Batardeau et épanchoir de Piétat.....	393	
	Aqueduc de Saint-Pierre.	1,350	
	Pont de Trezille.	1,480	
	Aqueduc de Guerry.	270	
	Aqueduc de Poilhes.....	1,746	
	Banquette, batardeau et pont de Poilhes.....	480	
Suite de la grande retenue, du pont de Saisse ou de Capestang, où commence la division de Béziers à l'écluse de Fonserannes.	Aqueduc Deltou.....	1,527	
	Batardeau et pont de Régiment.....	582	
	Epanchoir du Malpas.....	1,960	
	Batardeau du Malpas.	440	
	Percée du Malpas.	164	
	Aqueduc de Colombiers.....	586	
	Pont et batardeau de Colombiers.....	1,097	
	Pont de la Gourgasse.	3,850	
	Pont de Narbonne.....	1,532	
	A Fonserannes.	303	
	Ecluse octuple, pont et auberge de Fonserannes.....	290	
De l'écluse de Fonserannes à celle de Notre-Dame.	A l'écluse de Notre-Dame....	692	735
	Port, bureau et écluse simple de Notre-Dame.	43	
	Pont de Sérignan.....	50	
De l'écluse de Notre-Dame à celle d'Ariège.	Pont de l'entrée du Canal dans la rivière de l'Orb...	126	828
	Digues, épanchoirs mobiles de la rivière de l'Orb.	828	
	<i>A reporter.....</i>	1,004	18,939

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Suite de la division de Béziers,	<i>Report</i>	m. 1,004	m. 19,939
Suite de l'écluse de Notre-Dame à celle d'Ariège.	Tête d'entrée du Canal au pont Rouge.	10	5,258
	Pont sur cette tête.	5	
	Pont et demi-écluse des moulins neufs.	502	
	Port des moulins-neuf.	60	
	Pont et demi-écluse de Saint-Pierre.	754	
	Pont de Capiscol.	966	
	Aqueduc de Saint-Victor.	1,733	
	A Ariège.	198	
Ecluse simple d'Ariège.	46		
De l'écluse d'Ariège à celle de Villeneuve.	A Villeneuve.....	1,295	1,344
	Ecluse simple et pont de Villeneuve.	49	
Longueur totale de la division de Béziers.....	"	25,541
Division d'Agde.			
De l'écluse de Villeneuve à celle de Portiragnes.	Port de Cers.....	1,300	4,466
	Pont de Caylus.	1,420	
	A Portiragnes.....	1,698	
	Ecluse simple et pont de Portiragnes.....	48	
De l'écluse de Portiragnes à celle de l'écluse-ronde.	Pont de Roucaute.	3,352	13,158
	Canalet de Roucaute.	900	
	Pont et torrent du Libron... ..	2,750	
	Pont vieux de Vias.	1,218	
	Pont neuf de Vias.....	2,603	
	Pont à trois arches.....	667	
	Port, bureau, chapelle et pont d'Agde.....	1,648	
Ecluse ronde.....	60		
Canalet bas d'Agde.....	"	469
	<i>A reporter</i>	"	18,093

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Suite de la division d'Agde.	<i>Report</i>	m. "	m. 18,093
De l'Écluse-ronde à celle du Bagnas.	Canalet haut d'Agde.	354	4,447
	Traversée de l'Hérault.....	1,087	
	Canalet, pont et demi-écluse de Prades.....	645	
	Pont de Saint-Bauzile.....	876	
	Au Bagnas.....	1,459	
De l'écluse du Bagnas au port des Onglous.	Ecluse simple et déversoir du Bagnas.....	46	5,282
	Canalets des salines du Bagnas.....	960	
	Pont des Onglous.....	2,214	
	Port, logement et chantier de construction des Onglous.....	1,568	
	Embouchure du Canal dans l'étang de Thau et fanal...	540	
Longueur totale de la division d'Agde.....	.....	"	27,822
 CANAUX D'EMBRANCHEMENT.			
Canal de Jonction.			
De l'entrée du Canal de Jonction dans le Canal du Midi à l'écluse de Cesse.	Demi-écluse et pont de l'entrée.....	34	230
	A Cesse.....	156	
	Ecluse de Cesse.....	40	
De l'écluse de Cesse à celle de Truilhas.	A Truilhas.....	582	630
	Ecluse simple et pont de Truilhas.....	48	
De l'écluse de Truilhas à celle d'Empare.	A Empare.....	596	636
	Ecluse simple d'Empare....	40	
	<i>A reporter</i>	"	1,496

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Suite du Canal de Jonction.	<i>Report</i>	m. "	m. 1,496
De l'écluse d'Empare à celle d'Argelliers.	A Argelliers.....	580	628
	Ecluse simple et pont d'Argelliers.....	48	
De l'écluse d'Argelliers à celle de Saint-Cyr.	A Saint-Cyr.....	597	637
	Ecluse simple de Saint-Cyr..	40	
De l'écluse de Saint-Cyr à celle de Saelles.	A Saelles.....	610	698
	Port, écluse double, chantier de construction et pont de Saelles.....	88	
De l'écluse de Saelles à celle du Gaillousty.	Au Gaillousty.....	1,117	1,185
	Ecluse simple, pont et épanchoir du Gaillousty.....	68	
De l'écluse du Gaillousty à l'embouchure du Canal dans l'Aude.	Banquettes de la courbe du Gaillousty.....	211	227
	Piles de l'embouchure dans l'Aude.....	16	
Longueur totale du Canal de Jonction.....	.....	"	4,871
Rivière d'Aude.			
De l'embouchure du Canal de jonction à l'entrée du Canal de la Robine.	Traversée de l'Aude.....	78	389
	Chemin des barques dans le cours de l'Aude.....	311	

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
Canal de la Robine de Narbonne.			
De l'entrée du Canal à l'écluse de Raonel.	Pont et écluse simple de Moussouleus..... Pont vieux de Moussouleus... Canalet de ceinture de Raonel..... A Raonel..... Ecluse simple et pont de Raonel.....	47 594 3,526 112 48	4,327
De l'écluse de Raonel à celle du Gua.	Au Gua..... Ecluse simple, pont et moulin du Gua.....	4,351 48	4,399
De l'écluse du Gua à celle de Narbonne.	Pont de l'Escoute..... Pont des Carmes..... A Narbonne..... Quais, écluse simple et moulin de Narbonne.....	902 95 51 48	1,096
De l'écluse de Narbonne à celle de Mandirac.	Suite des quais de Narbonne et pont des Marchands... Pont de Sainte-Catherine... A Mandirac..... Epanchoir, écluse simple et pont de Mandirac.....	179 269 8,282 72	8,802
De l'écluse de Mandirac au chenal du port de la Nouvelle.	Mur de défense du franchobord de gauche..... Logement de l'Ardillon.... Domaine de Sainte-Lucie... Pointe de l'Île..... Logement du Contrôleur... Pont de l'Embouchure dans le chenal de la Nouvelle...	2,053 3,202 1,711 2,538 3,474 60	13,038
Longueur totale de la Robine de Narbonne.....	.....	"	31,662

Canal des Etangs.

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
CANAL PRINCIPAL.			
<p>Depuis l'embouchure du canal dans l'étang de Thau, jusques à sa jonction avec le canal de Beaucaire au Canalet, limites des départements de l'Hérault et du Gard.</p>	<p>De l'embouchure de l'étang à Lapeyrade.</p> <p>Pont de Frontignan.</p> <p>Aresquiers.</p> <p>Maguelonne.</p> <p>Lez.</p> <p>Carnon.</p> <p>Lamonthe.</p> <p>Canalet.</p>	<p>1,800</p> <p>4,000</p> <p>5,400</p> <p>8,100</p> <p>3,400</p> <p>4,400</p> <p>9,000</p> <p>2,086</p>	<p>38,186</p>
CANAUX D'EMBRANCHEMENT.			
Canal de Cette.			
<p>Depuis son embouchure dans l'étang de Thau jusques au port de Cette.</p>	<p>Piles de l'embouchure dans l'étang.</p> <p>Pont mobile du port de Cette.</p>	<p>"</p> <p>"</p>	<p>1,527</p>
Canal de Lapeyrade.			
<p>Depuis sa jonction avec le canal de Cette jusques à sa jonction avec le canal des Etangs au pont de Lapeyrade.</p>	<p>Bassin et pont de Cette.</p> <p>Pont de Lapeyrade.</p>	<p>"</p> <p>"</p>	<p>3,043</p>
<p>Longueur totale du canal des Etangs et de ses deux Embranchements.</p>	<p>.....</p>	<p>"</p>	<p>42,756</p>

Canal de Beaucaire.

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
CANAL PRINCIPAL.			
Depuis le Canalet, jonction du Canal de Beaucaire avec celui des Etangs, jusques à Aiguemortes, partie formant l'ancien canal de la Radelle.	Du Canalet à l'embouchure du Canal de Lunel.....	700	8,900
	Traversée de Vidourle.....	1,450	
	Embouchure de Vistre.....	4,750	
	Port et pont d'Aiguemortes.	2,000	
Depuis Aiguemortes jusques à l'écluse de Broussan.	Ecluse de Garde.....	900	34,240
	Pont de la tour d'Anglas....	7,243	
	Pont de Galician.....	4,125	
	Pont de Franquevaux.....	2,764	
	Pont de Répiquez.....	2,612	
	Pont d'Espeyran.....	4,978	
De l'écluse de Broussan à celle de Nouriguiet.	Pont d'Arles.....	3,512	8,670
	Ecluse et pont de Nouriguiet.....	5,158	
De l'écluse de Nouriguiet à celle de Charanconne.	Ecluse et pont de Charanconne.....	"	4,619
De l'écluse de Charanconne à celle de prise d'eau du Rhône à Beaucaire.	Pont de la Porte vieille....	1,974	2,871
	Port de Beaucaire, pont amont le port, et écluse de prise d'eau.....	897	
Longueur totale du Canal de Beaucaire.....	.....	"	59,300

DÉSIGNATION.	OUVRAGES D'ART.	LONGUEURS	
		PARTIELLES.	TOTALES.
		m.	m.
CANAUX			
D'EMBRANCHEMENT.			
—			
Canal du Bourgidou.			
Depuis l'écluse de garde près d'Aiguesmortes, jusques à la Panne, jonction du Canal avec celui de Silveréal.	De l'écluse de Garde à la limite de la propriété de la Compagnie..... Les Rampes..... La Gare du Vert..... Le Valayus..... La Panne.....	2,250 650 1,600 2,500 2,710	9,710
Canal de Silveréal.			
Depuis la Panne jusques à l'écluse de Silveréal, formant la tête du Canal dans le petit Rhône.	De la Panne au petit Courtet. Du petit Courtet au Rhône mort..... Du Rhône mort à l'écluse de Sylveréal.....	2,440 3,070 2,780	8,290
Canal de Peccais.			
Depuis la panne à la Martellière de Saint-Jean.....	.....	"	3,200
Longueur totale des canaux d'embranchement.....	.....	"	21,200

Canal latéral à la Garonne.

DÉSIGNATION DES ÉCLUSES.		LONGUEURS DES RETENUES.
		m.
CANAL PRINCIPAL.		
1^{re} Partie. — LIGNE NAVIGABLE.		
	Des ponts Jumeaux à l'écluse n° 1, de Lalande.....	3,914
De l'écluse	n° 2, de Lalande à celle de Lacourtensour.....	2,607
	n° 3, de Lacourtensour à celle de Fenouillet.....	1,096
	n° 4, de Fenouillet à celle de Lespinasse.....	3,808
	n° 5, de Lespinasse à celle de Bordeneuve.....	1,875
	n° 6, de Bordeneuve à celle de Saint-Jory.....	1,941
	n° 7, de Saint-Jory à celle de Lhers.....	3,334
	n° 8, de Lhers à celle de Castelnaud.....	827
	n° 9, de Castelnaud à celle d'Embalans.....	3,130
	n° 10, d'Embalans à celle de Lavache.....	18,524
	n° 11, de Lavache à celle de Montech.....	2,078
	n° 12, de Montech à celle des Peyrets.....	740
	n° 13, des Peyrets à celle de Pellaborie.....	401
	n° 14, de Pellaborie à celle de l'Escudiés.....	400
	n° 15, de l'Escudiés à celle de Poggiés.....	625
	n° 16, de Poggiés à celle d'Escatalens.....	2,203
	n° 17, d'Escatalens à celle de Saint-Martin.....	4,465
	n° 18, de Saint-Martin à celle de Prades.....	3,421
	n° 19, de Prades à celle de Castelsarrasin.....	2,361
	n° 20, de Castelsarrasin à celle de Saint-Jean-des-Vignes.....	1,378
	n° 21, de Saint-Jean-des-Vignes à celle des Verriers.....	465
	n° 22, des Verriers à celle d'Artel.....	448
	n° 23, d'Artel à celle de Cacor.....	2,687
	n° 24, de Cacor à celle de Grégonne.....	577
	n° 25, de Grégonne à celle de Moissac.....	577
	n° 26, de Moissac à celle d'Espagnettes.....	3,591
		<i>A reporter</i>.....	67,473

DÉSIGNATION DES ÉCLUSES.		LONGUEURS DES RETENUES.
		m.
	<i>Report</i>	67,473
De l'écluse	n° 27, d'Espagnettes à celle du petit Bezy.....	3,851
	n° 28, du petit Bezy à celle de Braguel.....	5,699
	n° 29, de Braguel à celle de Pommevic.....	1,562
	n° 30, de Pommevic à celle de Valence.....	1,858
	n° 31, de Valence à celle de la Magistère.....	6,336
	n° 32, de la Magistère à celle du Noble.....	6,926
	n° 33, du Noble à celle de Saint-Christophe.....	3,125
	n° 34, de Saint-Christophe à celle d'Agen.....	12,584
	n° 35, d'Agen à celle de Mariannette.....	390
	n° 36, de Mariannette à celle de Chabrière.....	390
	n° 37, de Chabrière à celle de Rosette.....	390
	Longueur totale de la ligne navigable.....	110,584
2^e Partie. — LIGNE EN COURS D'EXÉCUTION.		
De l'écluse	n° 38, de Rosette à celle d'Anvignan.....	14,566
	n° 39, d'Anvignan à celle de la Baise.....	7,025
	n° 40, de la Baise à celle de Larderet.....	237
	n° 41, de Larderet à celle de Berry.....	10,114
	n° 42, de Berry à celle de Saint-Christophe.....	4,700
	n° 43, de Saint-Christophe à celle de la Gaulette.....	2,700
	n° 44, de la Gaulette à celle du Mas.....	5,600
	n° 45, du Mas à celle de l'Avance.....	9,900
	n° 46, de l'Avance à celle de Bernes.....	5,130
	n° 47, de Bernes à celle de Gravières.....	2,470
	n° 48, de Gravières à celle de l'Auriole.....	7,500
	n° 49, de l'Auriole à celle de Fontet.....	2,600
	n° 50, de Fontet à celle de Bassane.....	4,400
n° 51, de Bassane à celle de Mazerac.....	4,420	
n° 52, de Mazerac à celle des Gares.....	705	
n° 53, des Gares à celle double d'Embouchure.....	500	
	Longueur totale de la ligne en cours d'exécution....	82,267

DÉSIGNATION DES ÉCLUSES.		LONGUEURS DES RETENUES.
		m.
CANAUx D'EMBRANCHEMENT.		
Canal de Saint-Pierre.		
	De la prise d'eau dans la Garonne à l'Embouchure du Canal du Midi, aux ponts Jumcaux.....	1,450
Canal d'Embranchement sur Montauban.		
	De l'Embouchure dans le Canal principal à l'écluse n° 1, de Noalhac.....	4,525
}	n° 2, de Noalhac à celle de Lamothe-Vicause.....	531
	n° 3, de Lamothe-Vicause à celle de Fisset.....	429
	n° 4, de Fisset à celle de Brétaille.....	760
	n° 5, de Brétaille à celle de Mortariou.....	342
	De l'écluse n° 6, de Mortariou à celle de la Terrasse.....	419
	n° 7, de la Terrasse à celle de Rabastens.....	281
	n° 8, de Rabastens à celle de Verthagnet.....	277
	n° 9, de Verthagnet à celle de Borde-Basse.....	1,616
	n° 10 et 11, de Borde-Basse aux écluses accolées de Montauban.	1,504
		Longueur totale de l'Embranchement sur Montauban.	10,684
Canal de Dérivation de la prise d'eau d'Agen.		
	Du barrage mobile de Beauregard à l'écluse de descente.....	2,905
Canal de Descente en Baïse.		
	De l'origine de la dérivation à son embouchure dans la rivière.....	203
Rigole de la prise d'eau d'Agen.		
	De l'origine de la Rigole à son embouchure.....	1,954

RÉCAPITULATION.

Canal du Midi.

CANAL PRINCIPAL.

Rigoles Nourricières.

Rigole.	{	de la Montagne.	24,269	}	68,238
		de la Plaine.	38,121		
		de Fresquel.	2,429		
		d'Orviel.	909		
		de Cesse.	2,510		
Ruisseau du Laudot servant de Rigole.					13,737
					81,975

Ligne Navigable.

Division.	{	de Toulouse.	45,893	}	241,664
		de Naurouse.	10,907		
		de Castelnauary.	36,980		
		de Carcassonne.	49,269		
		du Somail.	45,252		
		de Beziars.	25,541		
		d'Agde.	27,822		

CANAUX D'EMBRANCHEMENT.

Canal de Jonction. ....	|	4,871	}	36,922
Rivière d'Aude. ....	|	389		
Robine de Narbonne. ....	|	31,662		
Longueur totale des lignes navigables du Canal du Midi.				278,586

Canal des Etangs.

Ligne Navigable.

Canal principal.....		38,186			
Canaux	{	de Cette.....	1,527	}	4,570
d'Embranchement...		de Lapeyrade.....	3,043		
Longueur totale des lignes navigables du Canal des Etangs.				42,756	

Canal de Beaucaire.

Ligne Navigable.

Canal principal.....		59,300			
Canaux	{	du Bourgidou.....	9,710	}	21,200
d'Embranchement...		de Silveréal.....	8,290		
		de Peccais.....	3,200		
Longueur totale des lignes navigables du Canal de Beaucaire.				80,500	

Canal latéral.

Canal Principal.....	{ 1 ^{re} Partie. — Ligne navigable.....	110,584	}	192,851	
	{ 2 ^e Partie. — Ligne en cours d'exécution.....	82,267			
Canaux	{	de Saint-Pierre.....	1,450	}	15,242
d'Embranchement...		d'Embranchement sur Montauban...	10,684		
		de Dérivation de la prise d'eau d'Agen.	2,905		
		de Descente en Baise.....	203		
Longueur totale des lignes navigables du Canal latéral.				208,093	

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

INDICATIONS.	LIGNES NAVIGABLES.		
	Principales.	d'Embranchem'	TOTAUX.
	mèt.	mèt.	mèt.
Canal du Midi.....	241,664	36,922	278,586
Canal des Étangs.....	38,186	4,570	42,756
Canal de Beaucaire.....	59,300	21,200	80,500
Canal latéral.....	192,851	15,242	208,093
TOTAUX.....	532,001	77,934	609,935

NOTA. Lorsque les barques font tout le trajet entre Castets et Beaucaire, et qu'au lieu de traverser directement l'étang de Thau, entre le port des Onglous et le pont de Lapeyrade, elles passent par Cette en suivant les canaux de Cette et de Lapeyrade, il faut ajouter 2,500 mètres au nombre 532,001 mètres, ce qui porte la longueur totale parcourue par ces barques à 534,501 mètres. Ajoutons encore à cette longueur la traversée de l'étang de Thau, dont la moyenne est comptée pour 20,000 mètres, il en résulte que le trajet entre Castets et Beaucaire dépasse 554,000 mètres ou 138 lieues et demie de poste.

FIN.

NOTES.



NOTE A.

Le P. Vanière, natif de Béziers, écrivant à côté du canal son *Prædium rusticum*, s'exprime ainsi :

Hæc tua laus, Riquete, suo tibi Blittera civi.
 Divitias urbisque decus tibi Gallia debet
 Qui nihil ad regni splendorem grandius, usu
 Quò nihil uberius. Mutato flumina cursu
 Jussa novas intrare vias, diruptaque saxa
 Alcidem vetuere mori : vicere labores
 Herculeos, quæ tu, per prodigiosa locorum
 Intervalla, mari gemino commercia præbes :
 Magnæ mentis opus.

« Ton éloge, Riquet, c'est que Béziers, ta ville natale,
 » te doit et sa richesse et sa gloire. C'est à toi que la France
 » est redevable d'un des ouvrages d'art les plus beaux et
 » les plus utiles à la prospérité du royaume. Les fleuves
 » détournés de leur cours et forcés de prendre une nou-
 » velle direction, les rochers percés, ont fait revivre Alcide.
 » Les relations commerciales que tes grandes conceptions
 » ont créées, sur les deux mers, entre les peuples les plus
 » éloignés, ont dépassé les travaux d'Hercule... O œuvre
 » du plus vaste génie ! »

Filicaja, poète italien, célébra, par le Sonnet suivant, la réunion des deux mers, sous les auspices de Louis XIV.

Dall' estremo Occidente, ò tu che'l piede
 Muovi il grande a inchinar Franco monarca
 E qui l'arresti, dove il ciglio inarca
 Et se stessa natura in se non vede

E'l mar che pria fu terra , e'l suol che diede
 Ospizio all' onda , e i monti e'l pian cui varca
 Con vergin remo sbigottita barca.
 Guardi , e due mar che si giurar on fede

Se in si grand' opra , le pupille affigi
 Lui già mirasti ; ch'ove al gran governo
 L'alte cure dispensa , ivi è Luigi.

E s'il mirasti che , s'io ben discerno
 Miran lui men di te Senna et Parigi ,
 Mire Senna il suo frale , e tu l' eterno.

« O toi qui , de l'extrémité de l'Occident , t'avances pour
 » saluer l'illustre monarque français , et qui t'arrêtes là où
 » le regard est frappé de surprise et d'admiration , et où
 » la nature dépassée ne se reconnait plus ;

» Tourne les yeux vers la mer , autrefois terre ferme ,
 » vers le sol qui accueillit tes ondes ; vers les monts , vers
 » la plaine liquide que la barque timide sillonne d'une
 » rame vierge. Regarde , enfin , ces deux mers qui se jurè-
 » rent une foi mutuelle ;

» Et si un aussi majestueux ouvrage fixe ton regard , tu
 » l'as déjà compris et deviné , celui qui prodigue sans
 » cesse ses soins élevés au gouvernement suprême. Tu peux
 » donc nommer Louis ;

» Et si tu l'as ainsi admiré , comme je le pense , cepen-
 » dant la Seine et Paris en sont moins frappés que tu ne
 » l'es , car la Seine considère son souverain mortel , toi
 » l'immortel monarque. »

Le grand Corneille consacra aussi quelques vers à ce même sujet ; mais ils ne sont pas dignes de lui. Il ne savait pas louer. Ce talent se trouvait trop en opposition avec la fierté toute républicaine de son âme.

Plusieurs poètes languedociens ont été , à diverses époques , et récemment encore , les interprètes de l'admiration générale de leurs compatriotes.

On peut également citer ici l'inscription latine qui existe au-dessous du buste de Riquet, que la ville de Toulouse a fait placer, au Capitole, dans la *Salle des Illustres*, parmi ceux des hommes célèbres auxquels elle se glorifie d'avoir donné naissance, en faisant à cet égard une exception, puisque Riquet était né à Béziers :

PRORUPTIS MONTIBUS
NOVUM FLUMEN PROCREANS
DIVITIAS UTRIVSQUE ORBIS
IN PATRIAM ARCESSIVIT.

» Créant un nouveau fleuve à travers les montagnes, il
» a appelé dans sa patrie les richesses des deux mondes.

Delille, depuis, a dit dans l'*Homme des champs*, chant II :

Changez en long canal ces flots capricieux ;
Bientôt vous allez voir mille barques agiles
Descendre, remonter sur ces ondes dociles :
Aux pays étrangers il porte vos trésors ;
Des fruits d'un sol lointain il enrichit vos bords ;
Par lui les intérêts, les besoins se confondent,
Tous les biens sont communs, tous les lieux se répondent ;
Et l'air, l'onde et la terre en bénissent l'auteur.
Riquet, de ce grand art atteint la hauteur.
C'est lui qui, maîtrisant les monts, les champs, les ondes,
En joignant les deux mers rapprocha les deux mondes.
Là, par un art magique, à vos yeux sont offerts
Des fleuves sur des ponts, des vaisseaux dans les airs (1) ;
Des chemins sur des monts, des rocs changés en voûte (2) ;
.....
Là, d'espace en espace, en tombant retenus,
Avec art aplanis, avec art soutenus,
Du mont, dont la hauteur au vallon doit les rendre,
Les flots, de chute en chute, apprennent à descendre (3) ;
Puis, traversant en paix l'émail fleuri des prés,
Conduisent à la mer les vaisseaux rassurés ;
Chef-d'œuvre qui vainquit, etc., etc.

(1) Les ponts aqueducs.

(2) Le Malpas et les Cammazes.

(3) Fonseranne.

NOTE B.

Cette inauguration fut célébrée à Béziers par la danse *des treilles*, une séance extraordinaire de la Société Archéologique, des réjouissances rappelant le carnaval de Rome, une procession de toutes les corporations d'ouvriers avec les emblèmes de leur industrie; enfin, un banquet et un bal. Nous citerons ici quelques fragments des effusions poétiques se rapportant à cette journée, en commençant par ceux d'une ode de *Daveau*, le poète de Carcassonne, qui fut couronnée par la Société Archéologique, et dont le titre était *Riquet*, avec l'épigraphe :

« Tant qué lé moundé durara,
» Toun noum, Riquet, brounzinara. »

Lé téns, que pré'n d'arréou, dins sa march'o fatalo,
Tout ço qu'ès joux lé tal dé sa daïllo brutalo,
 Respecto cependan
Les trabals qu'an daïchat d'hommés coumouls dé glorio,
Trabals qué restaran toujours dins la mémorio
 Das siéclés qué bendran.

« Le temps qui, dans sa marche fatale, détruit suc-
» cessivement tout ce qui s'offre aux coups de sa faux bru-
» tale, respecte cependant les travaux enfantés par ces
» mortels comblés de gloire, travaux qui resteront tou-
» jours dans le souvenir des siècles futurs.

Es atal qu'an brounzit loung-téns per las aoureïllos
Aquélis qu'an créat, aïchi-tal, dé merbeïllos
 Qué fan un régné gran;
Mais dé mest lés sabens qu'an serbit l'industrio.
Riquet, sul prumié reng, butat per soun génio,
 Féc un pas de géan !
.....

» C'est ainsi que résonnent longtemps à nos oreilles les
» noms de ceux qui ont créé ici ces merveilles qui font la
» grandeur d'un règne; mais parmi les savants qui ont

» donné tant d'élan à l'industrie , Riquet , que son génie
 » porte au premier rang , a fait un pas de géant.....

Jamaï rès n'a pousqut égala tant d'aoudaço ;
 Tout ço qué lé cop d'él pot embrassa d'espaso
 Lé séou ba franchisquet
 Et taléou qué boulguèt , sus la cimo peyruso
 Dé Nodinel touqua la foun mystérieuso
 Lé roc sé déboudèt.

.....

» Jamais on n'a montré tant d'audace. Tout ce qu'un
 » coup d'œil peut embrasser d'espace , le sien le fran-
 » chissait , et dès que , parvenu sur la cime pierreuse de
 » Nodinel (1) , il toucha la source mystérieuse , le rocher
 » s'entr'ouvrit.....

Quand per lé premié cop las dos mars se juntéroun ;
 Dins l'Europo pertout lés poplés s'estounéroun
 D'un miraclé tant bèl ;
 Car , despeï qué lé moundé accoucho dé merbeillos ,
 N'abion pas jamaï bist dé rarétats pareillos
 Joux la capo dal Cèl !.....

.....

» Quand , pour la première fois , les deux mers se joigni-
 » rent , tous les peuples de l'Europe s'étonnèrent à l'aspect
 » d'un tel prodige , car depuis que le monde enfante des
 » merveilles , on n'en avait jamais vu de semblable sous la
 » voûte du ciel.....

Lés trossés dé rascas , dé mourals , dé mountagnos
 Qu'abion fait abouqua l'engin das Charlamagnos ,
 Tombéroun joux sas mas ;
 Et tandis qu'altour d'el l'ignourenço acharnado
 Disio : Succoumbara.... ; sé fousquèt pas birado
 Qu'él passèt lé Malpas.

.....

(1) Première source que Riquet découvrit et qu'il fit servir plus tard à la réalisation de son vaste projet. Elle sort des sommets de la Montagne Noire, au milieu de la forêt appelée *lés Cairoulets*.

» Les blocs de rocher, de murs, de montagnes, qu'a-
 » vait renversés le bras de Charlemagne, tombèrent aussi
 » sous sa main, et tandis qu'autour de lui l'ignorance
 » acharnée, disait : Il échouera... , se jouant de l'obs-
 » tacle, il passait *le Malpas* (1).....

Abant él, én déça das grands mounts Pyrénées,
 N'abion pas jamaï bist l'enségno das Francéses

Floutta sus nostrés bords;

Aro bézèn prachi lours pabillous qu'oundéjoun,
 Dé baïchels estrangès què dé partout carréjoun,
 Lés pus richés trésors.

» Avant lui, nous n'avions jamais vu en deçà des grands
 » monts pyrénéens, le pavillon français flotter sur nos ri-
 » ves; à présent, parmi ceux qui ondoient à nos yeux,
 » arrivent des navires étrangers qui rapportent de toutes
 » parts les plus riches trésors.

Taléou qué lé grand lum qu'esclairò nostro bolo
 Lanço un agrum dé focs sul canal qué rédolo

A flots apazimats,

L'aïgo, coumo'n miral qué nous fa babarillo,
 Reproduits las béoutats qué Riquet escampillo

Dé toutis lès coustats.

.....

» Lorsque le grand astre qui éclaire notre globe, pro-
 » jette une masse de feux sur le canal qui déroule ses flots
 » tranquilles, l'onde, comme un miroir éblouissant, re-
 » produit les tableaux divers que Riquet a réunis de toutes
 » parts.....

Anfn, tout achi-tal a cambiat dé naturo :

La terro qu'aoutrés cops restabo sans culturo,

Es coumoulo dé fruits;

Joux lés trucs dal bigos lé sol sé débouzigò,

Et lés camps qué bézion débourats per l'ourtiga,

D'espigos soun glaoufits.

.....

(1) Montagne qu'il fallait percer; difficulté aujourd'hui très-facilement surmontée; mais que l'on regardait alors comme presque insurmontable, et dont Riquet triompha.

- » Enfin tout ici a changé d'aspect : la terre qui demeurerait
 » autrefois privée de culture , se pare de fruits divers. Le
 » sol se défriche sous les coups de la pioche , et les champs
 » que nous voyions couverts d'orties , le sont aujourd'hui
 » d'épis dorés.....

Mais ta perto , Riquet , nous coublèt de tristesso :
 Lampy , ramplit per tu d'amour et dé tendresso ,

Té demandèt loung-téns ;

Et lés sauzès-ploururs qué bordoun nostros ribos ,
 Barréjan lours doulous à las séounos tant bibos ,

Dé plours èroun raïjens.

.....

- » Mais ta perte , Riquet , nous pénètre de tristesse.
 » Lampy (1) te demande longtèmps dans des accents rem-
 » plis d'amour et de tendresse , et les saules pleureurs qui
 » bordent nos rives , unissant leur deuil à de si vives plain-
 » tes , ruissellent de larmes.....

Beï toutis nostrés plours sé soun cambiats en joyo ,
 Riquet nous és randut , et lé Cèl nous l'enboyo

Dins lé pays maïral.

Dins la Franço soun noun dé bouquo én bouquo bolo ,
 Et Béziers tout entié countemplo soun idolo

Dessus soun pèdestal.

.....

- » Aujourd'hui , nos pleurs se sont convertis en joie , car
 » Riquet nous est rendu , et le ciel nous le renvoie dans son
 » pays natal. Son nom vole de bouche en bouche par toute
 » la France , et Béziers tout entier contemple son idole
 » debout sur son piédestal.....

Tandis qué lé flambéou dé la bouto célesto
 Espandix soun pèl d'or per enluzi la festo ,
 Et qué la joyo esclato en loungs restountimènts ,
 Dins l'histoïro Béziers prén uno grando plaço ;
 Dé mémés qu'on lé bex doumina dins l'espaço ,
 Riquet douminara dins l'espaço dal téns.

(1) Le poète personnifie le site de Lampy dans la Montagne Noire et ses alentours.

» Tandis que le flambeau de la voûte céleste répand ses
 » flots d'or pour éclairer la fête, et que la joie éclate en
 » longs retentissements, Béziers prend sa place dans l'his-
 » toire, et de même qu'on le voit dominer sur la plaine,
 » Riquet dominera sur l'espace des temps. »

Parmi les autres tributs poétiques, M. Dallièrè, professeur à Angers, terminait une pièce de vers remarquable en disant :

Peuples, inclinez-vous, honorez sa mémoire ;
 Les siècles passeront, mais jamais de sa gloire
 Ne pourra s'effacer l'immortel souvenir ;
 Saluez de vos chants son gigantesque ouvrage,
 Merveilleux monument qui vivra d'âge en âge
 Pour le redire à l'avenir.

Apparais parmi nous : salut, ombre chérie !
 Comme une mère en pleurs nous voyons la patrie
 Au fils qui l'honora décernant ses lauriers ;
 Il est venu pour toi, ce jour de récompense,
 Riquet ! entends la voix de la reconnaissance
 Retentir aux murs de Béziers.

.....
 Béziers, la Muse de l'histoire
 Redit le nom d'un de tes fils :
 Brillant de génie et de gloire,
 Il paraît à nos yeux ravis.
 Elle est debout la grande image
 Que le Phidias de notre âge
 A fait revivre par l'airain ;
 Et grâce au ciseau du grand maître
 Dans la cité qui l'a vu naître,
 Riquet lève son front serein.

(M. Aimé CAMP, de Narbonne.)

Riquet ! le temps pour nous effaçait ta mémoire,
 C'est en vain que l'esprit de la Montagne Noire

A grands cris, chaque jour, t'appelait dans ses bois ;
 Seul, l'écho du torrent répondait à sa voix.
 Vainement, chaque soir, sur la mouvante cime
 Du chêne reverdi par un printemps nouveau
 La brise murmurait sa légende sublime ;
 L'oubli pesait sur ton tombeau.

.....

De l'art étonnante merveille,
 Après deux siècles presque entiers,
 L'ombre du grand homme s'éveille
 Et revient planer sur Béziers.
 Au milieu des cris d'allégresse
 Sa vivante image se dresse,
 Réclamant ses droits de cité ;
 Et sur sa base triomphale
 Attend de sa ville natale,
 La palme d'immortalité.

(M^{lle} DESCIMÉE, de Troyes.)

Un autre poète disait, en parlant du Canal :

Il descend l'enfant des montagnes,
 Le fleuve au courant azuré,
 Au sein de fertiles campagnes
 Il poursuit son cours assuré ;
 Les barques sur l'onde flottantes
 Vont à des rives différentes
 Porter des tributs différents ;
 Tout leur sourit, dans leur voyage,
 Les fleurs, les gazons du rivage
 Et les feuillages murmurants.

O toi, seconde Providence,
 Auteur de tous ces biens divers,
 Toi par qui l'heureuse abondance
 A son trône entre les deux mers ;
 Qu'avec plaisir mon œil contemple
 Ce portique auguste du temple
 Dont ton génie était le dieu ;
 Ce front large où David imprime
 La méditation sublime,
 Le rêve d'une âme de feu !

Il est une heure solennelle
 Où soudain , sortant de la nuit ,
 Un rayon de gloire éternelle
 Aux fronts prédestinés reluit :
 Premier rayon de l'aurole
 Qui doit un jour , au Capitole ,
 Ceindre les vainqueurs triomphants ;
 Premier regard que l'aigle jette
 Vers le soleil , quand il s'apprête
 A planer sur l'aile des vents.

Pour toi , Riquet , l'heure est venue ;
 Une idée , éclair radieux ,
 Tout à coup , déchirant la nue ,
 De son éclat frappe tes yeux.
 A tes pieds l'onde qui serpente
 T'a présenté sa double pente ,
 Et tu sens un transport divin ;
 Car , ô joie , ô bonheur suprême !
 Tu l'as résolu , ce problème
 Que tu sondas longtemps en vain.

Livrant et son or et ses veilles
 Pour prix du succès qui l'attend ,
 Au front du siècle des merveilles
 Il grave son nom éclatant.
 Que lui font les cris de la haine
 Ou de l'ignorance hautaine ?
 Il a foi dans son avenir.
 Sa gloire , au monde il la confie ;
 Il entend , derrière l'envie ,
 La postérité le bénir.

.....
 Mais le trépas voile ta tête ;
 Ton génie a fui vers les cieux
 Avant qu'ait resplendi la fête
 Que prépare un peuple joyeux.
 Tu meurs , mais ton œuvre nous reste ;
 Tu meurs , mais de l'oubli funeste
 Tu ne subira pas l'affront ;
 Tu viens de doter ta patrie
 De ce monument d'industrie
 Que les siècles admireront.

Le souffle de la mort balaie
 Ces immortalités d'un jour,
 Qui, fleurissant comme l'ivraie,
 S'effacent bientôt sans retour;
 Mais ta gloire aux fortes racines
 Se couronne de fleurs divines
 Que deux siècles n'ont pu flétrir;
 Ton nom peut affronter l'orage;
 Il est de ceux qu'aucun naufrage
 Ne saurait plus faire périr.

Tu sors ainsi de ta poussière
 Au rang de ces morts immortels
 Qui remontent à la lumière
 Pour voir relever leurs autels.
 De tous ces enfants de la France
 L'illustre cortège s'avance;
 O Riquet, tu viens avec eux;
 Tu viens voir ta patrie émue
 Porter au pied de ta statue,
 Des fleurs, des concerts et des vœux!

(M. Aimé CAMP, de Narbonne).



NOTE C.

Depuis longtemps occupée de rendre à son aïeul un hommage qui n'avait été que trop retardé, la famille de Riquet avait cru devoir en réserver l'initiative, soit au Gouvernement qui en avait retiré de si grands avantages, soit à la Province qui l'avait compté au nombre de ses enfants, et qui tous les jours encore recueillait de nouveaux fruits de ses travaux.

Réunis sur le sol natal après les orages de la révolution, les descendants de Riquet crurent enfin devoir réaliser le vœu qu'ils avaient formé depuis si longtemps, et qui jus qu'alors était resté sans exécution.

Les pierres de Naurouse, sur lesquelles Riquet était venu méditer si souvent sur les moyens d'accomplir ses vastes projets, paraissaient désignées par la nature pour

rappeler ces grands souvenirs. Situées sur le point culminant qui sépare les deux versants, elles semblaient réclamer la préférence pour l'érection du monument qui, suivant l'expression de M. de Beaumont, préfet de l'Aude, *devait être placé par la reconnaissance près du bienfait.*

Les pierres de Naurouse étaient déjà célèbres par de nombreuses traditions populaires ; quelques idées superstitieuses s'y rattachaient, et les prophéties de Nostradamus les désignaient comme destinées à annoncer la fin du monde lorsque les fentes qui divisent ces pierres viendraient à se fermer.

Sans leur concéder le droit d'élever d'aussi hautes prétentions, on doit reconnaître que les pierres de Naurouse présentent cependant une espèce de phénomène par leur masse énorme, la nature de leur formation, leur position isolée, les éléments qui les composent, et qui ne trouvent qu'à une certaine distance des produits analogues.

Du haut de ces pierres on suit à la fois deux versants qui se dirigent vers les deux mers ; on aperçoit la plaine de Revel et tout le prolongement de la Montagne Noire ; on découvre le vallon du Laudot et même le mur du réservoir de Saint-Ferriol : aucun lieu ne pouvait donc mieux convenir au but du monument comme à l'intention de ses fondateurs.

Mais ces roches se trouvaient sur un terrain appartenant à M^{lle} de Lastouzeille. La famille de Riquet n'hésita pas à lui demander la cession de ce terrain : de son côté, elle se fit un honneur tout patriotique de s'associer à un hommage auquel toute la population du pays applaudissait, et ce fut avec la plus noble générosité qu'elle accéda au projet qui lui avait été présenté.

L'inauguration du monument eut lieu le 9 octobre 1825, par les soins du Comte Maurice de Caraman. L'Évêque de Carcassonne, toutes les autorités du département de l'Aude vinrent poser et bénir la première pierre, et le concours des populations voisines qui s'empressaient d'accourir à cette cérémonie, lui donna le caractère du plus haut intérêt. Il fut entièrement achevé en 1827, sous la direc-

tion de M. Maguès père, alors Ingénieur en chef du Canal du Midi. Un garde est chargé de la surveillance du monument, et conduit les voyageurs qui viennent le visiter. On peut se procurer chez lui une notice historique, qui fait connaître en détail toutes les circonstances de l'érection de l'obélisque. Il indiquera ensuite aux voyageurs la route qu'ils auront à suivre pour aller rejoindre la rigole de la plaine au pont construit sur la grande route de Béziers à Toulouse.



NOTE D.

Sur une plaque en marbre noir, récemment placée avec l'autorisation de Mgr. l'Archevêque, et sous la direction de M. Maguès fils, sur le pilier d'Orléans, dans l'église métropolitaine de Toulouse, se lit, en lettres d'or, l'inscription suivante se rapportant à la découverte faite, en 1842, par les soins du Prince de Chimay, le dernier des fils du Comte de Caraman mort en 1807, du lieu de la sépulture de *Riquet* dont on avait perdu l'indication, et qui y repose avec son père, sa mère, son fils aîné *Jean Mathias* mort en 1714, et *Louise de Broglie* femme de celui-ci, morte en 1699. (Voir la petite Notice publiée en 1842.)

EN AVANT DE CE PILIER
 SONT ENSEVELIS LES RESTES MORTELS
 DE PIERRE PAUL DE RIQUET
 BARON DE BONREPOS,
 AUTEUR DU CANAL DES DEUX MERS,
 NÉ A BÉZIERS EN 1604,
 ET MORT LE 1^{er} OCTOBRE 1680.
 LE CAVEAU QUI LES RENFERME A ÉTÉ RETROUVÉ
 EN 1842 PAR LA PIEUSE SOLLICITUDE D'UN DE
 SES DESCENDANTS; ET LA VÉNÉRATION D'UNE
 FAMILLE S'UNIT ICI, EN PRÉSENCE DE DIEU,
 A L'HOMMAGE DÉJÀ RENDU PAR LA RECONNAISSANCE
 PUBLIQUE AU GÉNIE BIENFAISANT QUI A CRÉÉ
 LA PROSPÉRITÉ DU LANGUEDOC.

NOTE E.

**LOUIS XIV RÉGNANT,
COLBERT ÉTANT SON MINISTRE,**

ICI

L'AN 1665,

**P. P. RIQUET S'EMPARÉ DES EAUX
DE LA MONTAGNE NOIRE,
LES CONDUIT A NAUROUSE,
ET RÉSOUT LE GRAND PROBLÈME
DE LA JONCTION DES DEUX MERS.**

L'AN 1666

**SEUL IL OSE ENTREPRENDRE CE GRAND OUVRAGE
ET RÉPOND DU SUCCÈS.**

L'AN 1684

**DES BARQUES CHARGÉES PASSENT
DE L'OCÉAN A LA MÉDITERRANÉE.**

**A LA MÉMOIRE**

**DE PIERRE-PAUL DE RIQUET, BARON DE BONREPOS,
HOMMAGE DE RESPECT, D'ADMIRATION ET DE RECONNAISSANCE
DE L. C. V. DE RIQUET, DUC DE CARAMAN,
PAIR DE FRANCE, LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES DU ROI,
CHEVALIER DE SES ORDRES, ANCIEN AMBASSADEUR.**



1837.

**PRINCIPAUX FAITS DE L'HISTOIRE DE LA CONSTRUCTION
DU CANAL DE COMMUNICATION DES DEUX MERS.**



- | | | |
|------|--------------|--|
| 1662 | 16 Novembre. | { PREMIÈRE PROPOSITION DE RIQUET A COLBERT
POUR LA CONSTRUCTION DU CANAL. |
| 1663 | 18 Janvier. | { ARRÊT DU CONSEIL D'ÉTAT QUI ORDONNE LA
VÉRIFICATION DES PROJETS DE RIQUET PAR DES
COMMISSAIRES DU ROI ET DES ÉTATS DU LAN-
GUEDOC. |
| 1664 | 7 Novembre. | { RÉUNION A TOULOUSE DES COMMISSAIRES CHARGÉS
DE LA VÉRIFICATION. |
| 1665 | 49 Janvier. | { RAPPORT DES COMMISSAIRES QUI ADOPTENT LES
PROJETS DE RIQUET, ET PROPOSENT D'OUVRIR
UNE RIGOLE D'ESSAI POUR CONDUIRE LES EAUX
DE LA MONTAGNE NOIRE A NAUROUSE, INDIQUÉ
POUR LE POINT DE PARTAGE, ET LES DISTRIBUER
AUX DEUX VERSANTS DU CANAL. |
| | 14 Mars. | |
| | 27 Mai. | |
| | 2 Novembre. | |
| 1666 | 5 Octobre. | { ÉDIT QUI ORDONNE LA CONSTRUCTION DU CANAL,
ÉRIGE SA PROPRIÉTÉ EN FIEF, CRÉE UN PÉAGE
POUR SON ENTRETIEN ET ORDONNE LA VENTE DE
CE FIEF ET DE CE PÉAGE. |
| | 7 Octobre. | |
| | 14 Octobre. | |

	1 Janvier.	COMMENCEMENT DES OUVRAGES.
4667	16-19 Avril.	POSE DE LA PREMIÈRE PIERRE DU RÉSERVOIR DE SAINT-FERRIOL.
	17 Novembre.	POSE DE LA PREMIÈRE PIERRE DE L'ÉCLUSE DE L'EMBOUCHURE EN GARONNE.
4668	Mai.	PREMIER ESSAI DE LA NAVIGATION DE LA RIGOLE DE LA PLAINE.
	14 Mai.	ADJUDICATION A RIQUET DE LA PROPRIÉTÉ DE LA PREMIÈRE PARTIE DU FIEF ET DU PÉAGE DU CANAL.
4669	23 Janvier.	ADJUDICATION FAITE A RIQUET DES OUVRAGES DE LA SECONDE PARTIE DU CANAL COMPRISE ENTRE TRÈBES ET L'ÉTANG DE THAU ET DES OUVRAGES DU PORT DE CETTE.
4677	16 Janvier.	ARRÊT DU CONSEIL QUI CONCÈDE A RIQUET LA PROPRIÉTÉ DE CETTE SECONDE PARTIE DU FIEF ET DU PÉAGE DU CANAL.
4680	1 Novembre.	MORT DE RIQUET.
4684	15-25 Mai.	PREMIÈRE VISITE GÉNÉRALE DU CANAL FAITE PAR D'AGUESSEAU, INTENDANT DU LANGUEDOC, ET OUVERTURE DE SA NAVIGATION. DES BARQUES CHARGÉES PASSENT DE TOULOUSE A BEUCAIRE.
4683	31 Mars, 9 Avril.	SECONDE VISITE DU CANAL PAR L'INTENDANT D'AGUESSEAU.
4684	13-28 Juillet.	TROISIÈME VISITE GÉNÉRALE DU CANAL PAR L'INTENDANT D'AGUESSEAU.
	19 Septembre.	ARRÊT DU CONSEIL QUI RÈGLE LE TARIF DU PÉAGE DU CANAL.
	19 Novembre.	ARRÊT DU CONSEIL QUI ORDONNE QUE LES OUVRAGES DU CANAL SERONT REÇUS.
4685	16 Mars.	ARRÊT DU CONSEIL PORTANT RÉCEPTION DÉFINITIVE DES OUVRAGES DU CANAL.
4843	4 Juillet.	ARRÊT DE LA COUR ROYALE DE TOULOUSE QUI CONSACRE LA NON DOMANIALITÉ DU CANAL.



NOTE F.

La chapelle dépendante de ce château a été le sujet d'une pièce de vers du poète *Daveau*, dont on s'est efforcé de reproduire la grâce simple et naïve, dans une traduction toujours imparfaite, et qui est intitulée : *la Gleissetto dal Castel* (*la petite Chapelle du château*).

Près d'un poulit castel on bex une gleissetto
Ount ba s'aginouilla lé paouré bouyatjur.
Agrado à l'èl dé Dious, et la santo Biergetto,
Quand on prégo daban sa jantio capèletto,
Fa lusi sur l'aouta l'estélo dal bounhur.

« Près d'un joli castel, se voit une petite chapelle devant
» laquelle va s'agenouiller le pauvre voyageur. Elle plait à
» l'œil de Dieu, et la Sainte Vierge, quand on prie devant
» sa gentille demeure, fait briller sur l'autel l'étoile du
» bonheur.

Plaçado joux l'agrat de sa bountat dibino,
Un illustre Prêlat dé sa ma la bénix;
Cadun, en la bézén, amé respec s'inclino.
La Damo dal castel y serbix dé mairino,
Et l'estélo despeï maï qué jamaï lusix.

» Un illustre prélat (1) l'a bénie de sa main vénérable,
» en la plaçant sous la protection de cette bonté toute
» divine. Chacun, en la voyant, s'incline avec respect. La
» dame du castel a été sa marraine et, depuis ce jour,
» l'étoile a brillé d'un éclat plus vif.

Al tour d'ello, al printéns, lé gazoun sé mirgaillo
Dé pounpouns, dé muguets; l'airé nés embaoumat;
Et dins lé riou clarét ount l'aiguetto baraillo,
Taléou qué lé soulél en passan, s'y miraillo,
Lé prat bén pus poulit, lé riou plus argentat.

» Quand vient le printemps, le gazon s'émaille autour
» d'elle de petites roses et de muguet. L'air en est embaumé,

(1) L'Evêque de Carcassonne.

» et près du clair ruisseau qui fait entendre son doux mur-
 » mure et, tout en s'écoulant, réfléchit les feux du soleil,
 » les prés sont plus frais, comme l'onde plus argentée.

Jamaï le bén brutal, dé sas rudos buffados,
 Nou ba dins aquél loc déracina las flours;
 Un aîré laougeret à douços halénados
 Réfresquo lés jardins, escarcaillo las pradós,
 Et la bertut en pax y bex siala sous jours.

» Jamais le vent brutal ne vient, par ses rudes bouffées,
 » déraciner les fleurs. Une brise légère rafraîchit les jar-
 » dins de sa douce haleine, en vivifiant l'herbe des prairies,
 » et la vertu peut y filer ses jours en paix.

S'arribo qualqué cop, dins un rudé bouyatché,
 Qu'un piétoun sul cami bex s'embruma lé cel,
 La pouncho dal clouqué, qu'és d'un hurous présatché,
 Sé mostro coumo'n lum qué fa fugi l'ouratché
 Aou-taléon qué parex la Damo dal castel.

» S'il arrive parfois, dans le cours d'un pénible voyage,
 » qu'un piéton, dans sa route, voie s'obscurcir le ciel, la
 » pointe du clocher qui est d'un heureux présage, se
 » montre comme une lueur qui fait fuir la tempête, aus-
 » sitôt que parait la dame du castel.

Quand èn trucats tabé per un méchant désaire,
 Quand un démoun fatal buffo dé mals cruels,
 Quand lé cel a rabit la sémen al laouraire
 Quand lé paoure ourphélin én dol plouro sa maire,
 Sa manéto sul cop bén eichuga sous éls.

» Quand on est éprouvé par l'infortune; quand une in-
 » fluence fatale suscite des maux cruels; quand le ciel a
 » stérilisé la semence du laboureur; quand le pauvre or-
 » phelin en deuil pleure une mère chérie, aussitôt sa petite
 » main vient essayer ses larmes.

Aqui, s'anan préga, la Bierjo nous escouto;
 Cado plour qué hersan, dins soun amo descén;
 Et cado pélélin, qué passo sur la routo,
 Dins lé clot dé la ma furlupo gouto à gouto
 La rañjado del mel qué sa bouquo respén.

- » Là nous allons prier. La Vierge nous écoute ; les pleurs
 » qui se versent sont recueillis par une âme toute pieuse ,
 » et chaque pèlerin qui passe sur le chemin , savoure goutte
 » à goutte dans le creux de sa main , le rayon de miel que
 » la bienfaisance y dépose.

Aqui l'espouer trabat ba brisa sas cadénos ;
 L'abéni pus poulit lusix à l'hourizoun ;
 Et quand lé malhurous y ba counta sas pénos ,
 S'en tourno pas jamaï sans abé las mas plénos
 Das trésors qué lé Cel y fa plaouré d'amoun.

- » Là , l'espoir entravé voit briser ses chaines. Un avenir
 » plus riant apparait à l'horizon , et quand le malheureux
 » vient ici confier ses peines , il ne s'en retourne jamais
 » sans avoir les mains remplies des trésors que le ciel y
 » fait pleuvoir d'en haut.

Mais quand ouffrix sous douns , sa caritat timido
 S'amago dins soun cor commo'l suc dins la flour.
 Talo qué lé rousal dount la terro és paichido ,
 Berso , discrètomen lé baoumé de la bido
 Sur l'albré débrumbat qué languix sans sécour.

- » Mais en offrant ses dons , cette charité timide se cache
 » dans les replis du cœur comme le suc dans le calice d'une
 » fleur ; semblable encore à la rosée dont la terre est hu-
 » mectée ; qui verse avec une sage réserve le baume de la
 » vie sur l'arbre abandonné , languissant privé de secours.

Près d'un poulit castel on bex uno gleïsetto
 Ount ba s'aginouilla lé paouré bouyatchur.
 Agrado à l'él dé Dious , et la santo Biergetto ,
 Quand on prégo daban sa jantio capèletto ,
 Fa lusi sur l'aouta l'estélo dal bounhur.

- » Près d'un joli castel se voit une petite chapelle où va
 » s'agenouiller le pauvre voyageur. Elle plait à l'œil de
 » Dieu , et la Sainte Vierge , quand on prie devant sa
 » gentille demeure , fait briller sur l'autel l'étoile du
 » bonheur. »



NOTE G.

Il ne faudrait pas traverser *Narbonne* pour revenir au point d'embranchement sans jeter un coup d'œil sur cette ville intéressante par son ancienneté et les traces qui en subsistent. Elle a joué un grand rôle comme *colonie romaine*, particulièrement du temps d'Auguste et de ses successeurs Tibère, Trajan, Marc-Aurèle et Antonin. Bâtie comme elle l'est encore aujourd'hui sur deux collines, elle paraît avoir été entourée autrefois par un lac navigable qui en faisait un port assez important, et qui a été comblé par les atterrissements successifs résultant du limon épais que la rivière d'Aude, dont le cours a dû changer depuis, entraînait avec ses eaux. Conquise et détruite par les Sarrasins en 720, elle fut reprise par Pepin qui la réunit à sa couronne de France. Les Normands s'en emparèrent en 859; elle devint chef-lieu de marquisat de Gothie, puis Simon de Montfort en fit raser les murs. La peste y fit périr 30,000 habitants en 1217 et 48; enfin elle fut cédée en échange du duché de Nemours par Gaston de Foix, son dernier vicomte, à Louis XII, qui fit abattre ce qui restait encore de ses anciennes murailles, et commença l'enceinte des fortifications actuelles. François I^{er} les acheva, en y faisant incruster les fragments d'antiquités retirés des fouilles, et qui s'y voient encore aujourd'hui, particulièrement aux bastions *Saint-Côme* et *Saint-François*, et près des portes *Royale*, de *Béziers* et de *Perpignan*. On y remarque plusieurs *tauroboles* consacrés à Sybille, dont le culte était en grand honneur à Narbonne, des inscriptions tumulaires et des bas-reliefs curieux par l'explication qu'ils donnent sur ce qui se rapporte à une foule d'usages des Romains, à leurs jeux, leurs festins, leurs mariages, leurs armes, leurs costumes, leurs arts, leurs ustensiles et le culte de leurs dieux. On retrouve sur ces fragments des figures de gladiateurs, d'augures, de vestales, de légionnaires, de joueurs de cor et de paume,

d'athlètes, de courtisanes avec les symboles de leur profession; celle du génie protecteur (*genius patronus*); des représentations de sacrifices, festins, lits, urnes, vases et verres en usage, cyppes, galères, transports, bonnets d'affranchis, emblèmes de professions d'artisans, courses de chars, manière de mettre les cendres dans les urnes, etc. Plusieurs des demi-statues décorant les tombeaux avaient les yeux incrustés de pierres précieuses qui ont été enlevées. On voit surtout à la porte de Béziers, de très-belles frises et des bas-reliefs représentant des combats, des armes de différentes espèces, des groupes d'enfants, etc.

Parmi les inscriptions funéraires (1), on en remarque quelques-unes de touchantes (2); d'autres qui renferment un vœu, un avertissement ou un sens moral (3); d'autres

(1) En voici quelques exemples :

(2) LUGGE FILI; BENE QUIESCAS;
MATER TUA TE ROGAT UT ME AD TE
RECIPIAS. VALE.

USTA IGNI FIDISSIMUS ATRO
CORPORA QUÆ RAPUIT CONDIDIT HOC TUMULO;
NEC SIBI NEC MATRI NATOS.
ÆTAS SUA PLORAT;
BISSENO ANNOS NON HABUERE SUPRA;
NE TERRA ALIENA IGNOTI CUM NOMINE OBISSENT,
HIC TUMULUS PARVO PROLOQUITUR LAPIDE.

(3) HÆC TIBI PRÆTERITO REDEAT FELICIOR ANNUS
APER, ET EX FACILI VITA REGATUR OPE;
HÆC DURE MORTIS SACRATOS LEDERE MANES
ECCE MONENS LEGES ET LEVIS UMBRA ROGI.

HOSPITIUM TIBI HOC INVITUS, VENIO; VENIENDUM ET TANDEM.

MORTUA CUM FUERIS FRATI QUOD LEGE NECESSE EST,
USTA CINIS PROPRIO CUM TEGAT OSSA SOLO,
SACRATAM CUNCTIS SEDEM NE SEDE VIATOR
HANC TIBI NASCENTI FATA DEDERE DOMUM.

enfin constatant l'accomplissement d'une obligation qu'on se serait imposée (1).

Plusieurs d'entre elles attestent que les concubines étaient avouées, puisque le nom de celui avec lequel elles vivaient se trouve réuni au leur; d'autres expriment à la vérité les regrets causés par la perte d'une épouse légitime, quelques-unes mentionnent la concession de terrains acquis à perpétuité pour la sépulture d'une famille ou d'un individu. On croyait alors, comme aujourd'hui, pouvoir stipuler pour un long avenir, et les cendres ont été dispersées, tandis que les inscriptions funéraires se trouvent sur les remparts d'une ville moderne. Quelle leçon pour ceux qui érigent des monuments fastueux dans nos cimetières transformés en jardins fleuris!

Une inscription conservée se rapporte à la restauration des bains publics à Narbonne par l'Empereur Adrien, auquel on attribue une description poétique d'un combat de trois amazones contre trois grecs, également retrouvée parmi les monuments de cette ville.

Auguste avait beaucoup embelli Narbonne, où il fit construire entre autres un temple dédié au vent de bise (Cers), qui y règne souvent avec fureur et des arènes qui avaient quarante-quatre arcades. Ses habitants lui consacèrent à leur tour, par reconnaissance, un autel de marbre blanc, dont on en voit encore les restes et l'inscription votive. On remarque aussi sur la porte d'un couvent, un bas-relief représentant un manteau étendu sur des foudres entre deux aigles, et provenant d'un temple érigé par Auguste à Jupiter tonnant, à la suite d'un orage, pendant lequel un de ceux qui l'accompagnaient fut frappé du tonnerre près de lui, l'an de Rome 727, au moment où il revenait d'une expédition contre les Cantabres.

Il existait à Narbonne un Capitole bâti par Jules César, l'an de Rome 693, dix-huit ans avant Jésus-Christ, qui

(4) NEC JUSSA TESTAMENTO, NEQUE VOCE ROGATA;
SED PIA PRO MERITIS, SPONTE SUA POSUIT.

devint ensuite le palais des rois Goths , et que les rois de France concédèrent plus tard aux archevêques qui le firent démolir.

Parmi les monuments autres que romains , on voit dans le jardin de l'ancien archevêché le tabernacle d'un oracle et le tombeau d'Amalric , roi des Visigoths ; dans l'escalier de l'ancienne vicomté , dont une partie a été convertie en prison , un bas-relief provenant de celui de Leva , et qui représente les cérémonies d'un mariage et une inscription en hébreu , appartenant à une synagogue construite en 1240 , et dont le sens est que *Dieu qui a dispersé les juifs , les réunira des extrémités du monde , et qu'ils mettent leur confiance en lui et à jamais.*

On a retrouvé aussi quelques débris d'un temple de Vénus qui existait à Port-Vendres (*Portus Veneris*) , entre autres un bas-relief représentant la déesse dans une coquille et sortant de l'écume de la mer.

Narbonne était autrefois un archevêché dont le titulaire était Primat des Gaules , et Président des états de Languedoc. Le dernier fut M. de Dillon , à l'administration duquel la province est redevable de beaucoup d'embellissements et d'améliorations. Ce prélat , connu par sa magnificence , se plaignait de l'insuffisance de 400,000 liv. de rente pour soutenir convenablement , suivant lui , le rang où il se trouvait placé. Les dettes dont ses héritiers sont restés chargés , témoignent assez de sa prodigalité.



NOTE H.

Jasmin , dont les poésies ont signalé tout le parti que l'inspiration et le génie peuvent tirer d'un langage original et brillant d'images que nous qualifions à tort de *patois* , n'est pas seulement un homme de talent , mais un homme plein de bienfaisance qui , bien que peu favorisé de la fortune , a noblement appliqué le succès de ses tournées dans le Midi , et des soirées qu'il a données dans plusieurs

viles au soulagement des malheureux. Des sommes assez considérables ont été ainsi affectées par lui à cette pieuse destination. Sa muse, en outre, est irréprochable, et s'est toujours préservée de la contagion, du triste exemple que donnent trop souvent les littérateurs de notre époque dans leurs productions déplorables. C'est pour lui que semblent avoir été tracés ces vers de Lamartine, dans son épître à *Walter Scott* :

Cette gloire sans tache et ces jours sans nuage
 N'auront pour toi jamais à déchirer de page ;
 La main du jeune enfant peut t'ouvrir au hasard ,
 Sans qu'un mot corrupteur étonne son regard ,
 Sans que de tes tableaux la constante décence ,
 Fasse rougir un front couronné d'innocence.
 Sur la table du soir , à la veillée admis ,
 La famille te compte au nombre des amis ,
 Se fie à ton honneur, et laisse sans scrupule
 Passer de main en main le livre qui circule.
 La vierge, en te lisant qui ralentit son pas ,
 Si sa mère survient, ne te cachera pas ;
 Mais relit au grand jour le passage qu'elle aime ,
 Comme, en face du ciel, tu l'écrivis toi-même ,
 Et s'endort aussi pure, après l'avoir fermé.....

(Lettre de M^r G. de C..... à JASMIN, en date du 13 juin 1850.)

FIN DES NOTES.

Le Fleuve et la Locomotive.

FABLE

Dédiée à M. le Comte Georges Riquet de Caraman.

A larges flots tombant d'une montagne
Et fuyant à travers d'innombrables détours ,
 Pour fertiliser, dans son cours ,
Les jardins et les prés, au loin dans la campagne
 Un Fleuve, depuis deux cents ans ,
Dans un heureux climat, imposante merveille ,
OEuvre d'un siècle grand et qui fut sans pareille ,
Par deux courants divers joignait deux océans (*).

(*) Le Canal des deux mers, glorieux monument du siècle de Louis XIV.

Pres de lui passe un jour une Locomotive

Qui, d'un air de protection ,

Lui dit : — Ne peut-on, sur ta rive ,

Causer quelques instants à cette station ?

— Volontiers, dit le Fleuve, on fera connaissance.

Et les voilà bientôt en conversation :

— Sais-tu qu'il faut céder à ma puissance ,

Commença le Wagon, tu régnas trop longtemps

Pour espérer encor des succès éclatants ;

Tout vieillit et je viens, au feu de ma chaudière,

Dessiller enfin ta paupière ;

Te convaincre de bonne foi

Qu'allant au même but, je l'atteins avant toi ;

Ma nature est ardente et la tienne tranquille ,

Et, devant me revoir ici plus d'une fois,

A ma voix tu seras docile ,

Dé mon autorité reconnaissant les droits.

— A quoi bon me parler de ta prééminence ?

Dit le Fleuve. Au destin je me sou mets d'avance ;

Ton privilège est des plus grands ,

Mais des services que je rends

De me vanter je n'ai pas l'habitude.

— Cependant , à ma promptitude

Qu'opposes-tu , puisque tu la comprends ?

— Le silence et ma solitude ,

Les champs et leur fertilité,

Reprend le Fleuve avec sérénité ;

Les navires aux blanches voiles,

Que de riches climats ont chargé pour nos ports ,
Par d'économiques transports,
Le jour sous le soleil, la nuit sous les étoiles ,
A mon cours livrant leurs trésors.
J'invoque aussi ma colonie ,
La famille joyeuse , unie ,
Cotoyant en bateau les glaïeuls de mes bords ;
Heureux quand , dans ma paix profonde ,
Au sein de la nature et de ses grands accords ,
Au coucher du soleil, au doux bruit de mon onde ,
Mes méandres font dire au voyageur charmé :
Quel dédale enchanteur sous un ciel bien-aimé !
Jè fais appel au pont , à la cascade ,
Au réservoir , à l'esplanade ,
Où le touriste , chapeau bas ,
Devant celui qui m'ouvrit le Malpas (*),
Muet , s'incline et le contemple.
Le roc fut mon berceau, la nature est son temple ,
Et je coule à ses pieds , comme pour le bénir
Des bienfaits dont je garde un profond souvenir.
— Au culte de ta renommée
J'aime à te voir fidèle , il faut en convenir ,
Dit en riant le char à la gueule enfumée.
Le Fleuve répliqua : — Si tu veux en finir ,

(*) Remarquable passage, ouvert par le génie de Riquet, au Canal du Midi. L'esplanade de la ville de Béziers s'enorgueillit d'une statue de bronze, érigée à la mémoire de ce grand homme.

Garde les accidents de ta course rapide
Et laisse le repos à mon onde limpide ;
A ce prix nous irons d'accord à l'avenir.

O vous qui ne rêvez que discordes civiles ,
L'un contre l'autre armés à l'instar d'un dragon !
Discutez donc plutôt des questions utiles ,
Comme le Fleuve et le Wagon (*).

VICTOR ROUSSY.

(*) Cette pièce de vers est extraite d'un volume de **FABLES** actuellement sous presse, et qui paraîtra, du 20 au 31 juillet, chez **MASGANA**, libraire, rue Corneille, galerie de l'Odéon.

TABLE.

	Pages.
AVANT-PROPOS.....	v
INTRODUCTION.....	9
CHAPITRE I ^{er} . De la constitution primitive de la propriété du Canal du Midi, et des modifications qu'elle a subies depuis la révolution de 1789.....	23
CHAPITRE II. Notice générale sur le Canal du Midi.....	33
Tableau des Employés de l'administration locale du Canal du Midi et de ses Embranchements.....	44
CHAPITRE III. Notice générale sur les Canaux des Etangs et de Beaucaire.....	47
Tableau des Employés des Canaux des Etangs et de Beaucaire.....	54
CHAPITRE IV. Notice générale sur le Canal latéral à la Garonne.....	55
Tableau des Employés du Canal latéral à la Garonne.....	60
CHAPITRE V. Itinéraire du Canal du Midi.....	61
Division de Toulouse.....	65
Division de Naurouse.. { 1 ^{re} Partie. Ligne navigable.....	70
2 ^e Partie. Rigoles et Réservoirs.....	72
Division de Castelnaudary.....	95
Division de Carcassonne.....	98
Division du Somail.... { 1 ^{re} Partie. De l'écluse de Jouarres à l'entrée du Canal de Jonction.....	106
Canal de Jonction.....	111
2 ^e Partie. De l'entrée du Canal de Jonction au port de Capestang.....	121
Division de Narbonne.....	116
Division de Béziers.....	122
Division d'Agde.....	129
Etang de Thau.....	132
Port de Cette.....	133

	Pages.
CHAPITRE VI. Itinéraire sur les Canaux des Etangs et de Beaucaire.	138
Canal des Etangs.....	139
Canal de Beaucaire.....	142
CHAPITRE VII. Itinéraire sur le Canal latéral à la Garonne...	155
TABLEAU des longueurs des diverses parties des Canaux du Midi, des Etangs, de Beaucaire, et du Canal latéral à la Garonne.....	159
Canal du Midi.....	{ 1 ^{re} Partie. Rigoles nourricières. 159
	{ 2 ^e Partie. Ligne navigable..... 165
Canal des Etangs.....	181
Canal de Beaucaire.	182
Canal latéral à la Garonne.	184
Récapitulation.	187
	{ A..... 191
	{ B..... 194
	{ C..... 201
	{ D..... 203
	{ E..... 204
	{ F..... 207
	{ G..... 210
	{ H..... 213
NOTES.....	

FIN DE LA TABLE.

CASTRES

CARTE

DE S RIGOLES ET RESERVOIRS

DU CANAL DU MIDI

0 1000 2000 4000 6000 8000 10000 Mètres

Hauterive

Coucalières

Route de

Castres

à St Pons

Auzillon

Mazamet

Thore R.

Hautpoul

S. Pierre

A

G

E

N

O

I

R

E

Prude

Combe

les Maucis

Arreches R.

Miraval

Roquefort

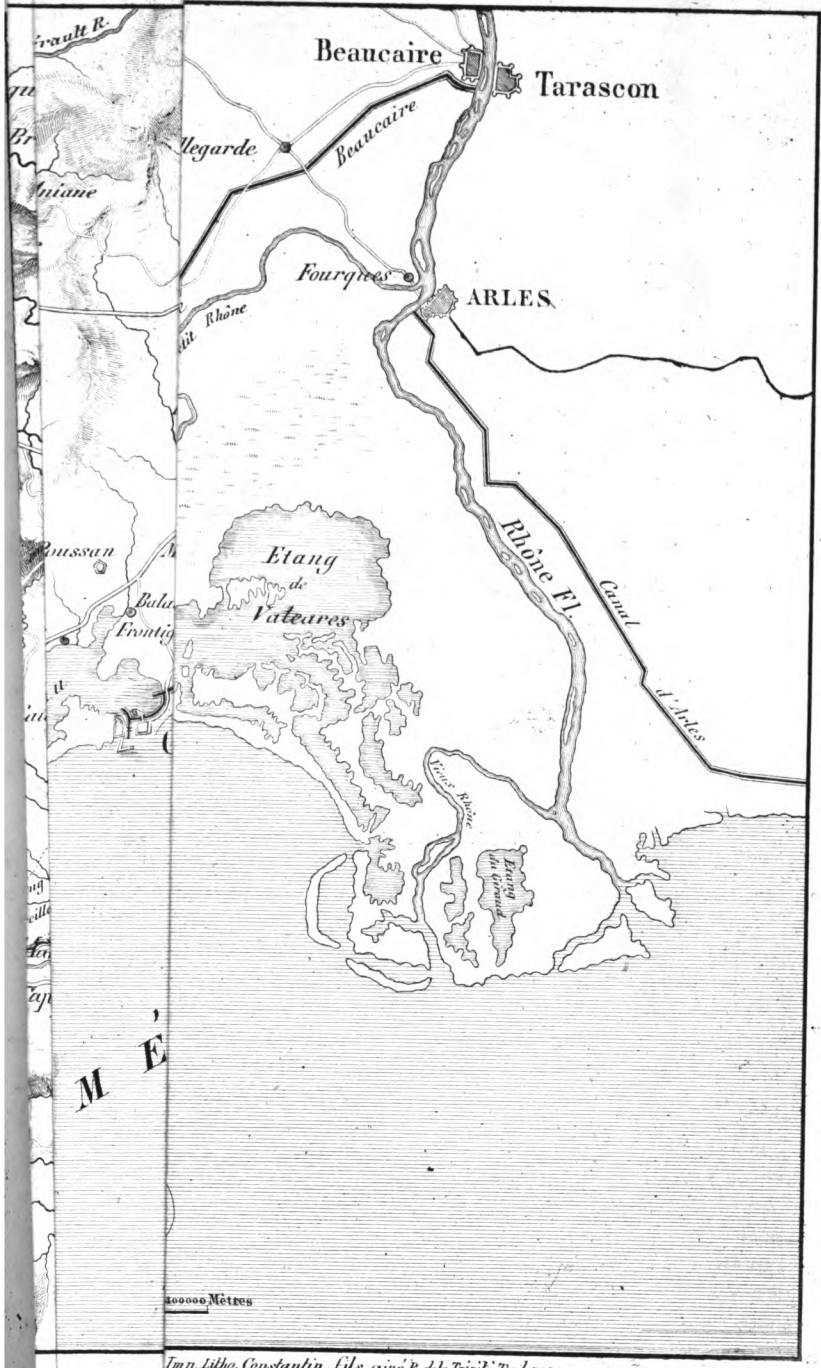
Oreil R.

Villardonnuel

Lastours

Villeneuve

Imp. Litho. Constantin fils aîné. R. de la Trinité, 8. Toulouse.



Imp. Litho. Constantin, fils aîné, R. de la Trinité, Toulouse.

ANNUAIRE DU BERRY

(CHER ET INDRE),

**ADMINISTRATIF , STATISTIQUE , AGRICOLE
ET HISTORIQUE ,**

Paraissant depuis 1840.

Chaque année un vol. in-18 , grand format. . . 1 f. 50 c.

QUELQUES RENSEIGNEMENS

SUR L'ÉTAT ET LES PRODUCTIONS

DES FORGES DU BERRY ,

Par L. GALLICHER. — In-8°, 3 f.

TARIFS

DE TOUTES LES MESURES AGRAIRES

DU DÉPARTEMENT DU CHER ,

Comparées à celles adoptées par le Gouvernement ;

Par M. PELET. — 2^e. éd. 1 v. in-18. 2 f.

HISTOIRE DU BERRY

(4^e. partie de l'Annuaire de 1840), réimprimée à part dans le format in-8°, ornée du plan de Bourges et d'une vue de l'ancien Hôtel-de-Ville de Bourges.

Prix : 1 fr. 50 c.
